6
86

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

100 Jahre „Molli"



100 Jahre „Molli"

Vom 5. bis 13. Juli 1986 wird die inzwischen nicht nur in unserem Land bekannte und sehr beliebte Schmalspurbahn von Bad Doberan nach Ostseebad Kühlungsborn ein besonderer Anziehungspunkt sein. Der Grund: Das 100jährige Bestehen des Streckenabschnittes Bad Doberan – Heiligendamm ist Anlaß für zahlreiche Veranstaltungen, über die wir bereits in der letzten Ausgabe des „me" auf Seite 26 informierten. Seit 1973 gehört der „Molli" zum festen Bestandteil der Deutschen Reichsbahn, und vor 10 Jahren wurde er in die Denkmalliste des Bezirkes Rostock aufgenommen. Während zu diesem Zeitpunkt jährlich rund 800 000 Reisende mit der Bäderbahn fuhren, sind es jetzt über eine Million.
Mit einer gesicherten Zukunft rollt der „Molli" in das zweite Jahrhundert seines Bestehens. Wünschen wir ihm allzeit gute Fahrt!

1



2



3



4



5



1 Zwischen Ostseebad Kühlungsborn Ost und Heiligendamm sind Ostsee und Bahn so dicht beieinander, daß sie zusammen im Bilde festgehalten werden können. Diese Aufnahme entstand am 22. Juni 1983.

2 Ein Bäderzug erreicht am 22. Juni 1983 den Bahnhof Ostseebad Kühlungsborn Ost.

3 Am 11. Juli 1985 rollt der P 14134 mit der Lokomotive 99 2323 durch Bad Doberan in Richtung Kühlungsborn, dem größten Ostseebad unseres Landes.

4 In Bad Doberan, dem Ausgangspunkt der Schmalspurbahn, ist ein Personenzug eingetroffen (1979).

5 P 14142 verläßt den Bahnhof Ostseebad Kühlungsborn Ost in Richtung Ostseebad Kühlungsborn West.

Fotos: B. Sprang, Berlin (1, 2 und 5); R. Steinicke, Dresden (3); D. Wünschmann, Leipzig (4).

modell eisenbahner

inhalt

6/86

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
35. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Bad Doberan durchquert der nunmehr 100jährige „Molli" wie eine Straßenbahn. Tausende Urlauber bewundern Tag für Tag diese besondere Streckenführung. Die Aufnahme zeigt einen Bäderzug aus Kühlungsborn, der in wenigen Minuten den Bahnhof Bad Doberan erreichen wird. Mehr über die Geschichte des „Molli" in dieser Ausgabe.
Foto: Sammlung des Tarifamtes der DR

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 23. 5. 1986
Geplante Auslieferung: 25. 6. 1986

Geplante Auslieferung des Heftes 7/86: 28. 7. 1986

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Auf den Schienensträngen bis 1990

1 500 Kilometer werden elektrifiziert

Die dynamische Entwicklung aller Bereiche unserer Volkswirtschaft stellt selbstverständlich an die Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Effektivität der Infrastruktur höhere Anforderungen. Im Verkehrswesen kommt es darauf an, die steigende Produktion mit einem sinkenden spezifischen Transportaufwand zuverlässig zu bewältigen. Bis 1990 sollen weitere 1 500 km Hauptstrecken elektrifiziert und der Anteil der elektrischen Zugbeförderung auf rund 60 Prozent erhöht werden. Aufgenommen wird der Fährverkehr zwischen Mukran und Klaipeda.

Damit einhergehen muß die umfassende Einführung moderner Transporttechnologien, des Container- und Palettentransports. Im Personenverkehr sind die Qualität, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit weiter zu verbessern. Dabei stehen der Berufsverkehr sowie der Nahverkehr in der Hauptstadt und in den industriellen Ballungsgebieten im Vordergrund.

(Aus dem Bericht des ZK der SED)

Reiseverkehr wird attraktiver

Die weitere Gestaltung der entwickelten sozialistischen Gesellschaft in der DDR, das damit verbundene dynamische Wachstum unserer Volkswirtschaft sowie die Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen stellen höhere Ansprüche an das Verkehrswesen. Die sich daraus ergebenden Aufgaben sind auf dem Wege der umfassenden Intensivierung und Modernisierung des einheitlichen sozialistischen Verkehrswesens zu realisieren.

Im Personenverkehr geht es außerdem um den pünktlichen und zuverlässigen Verkehr, um Reisezeitverkürzungen und die Verbesserung der Information und Abfertigung der Reisenden.

Durch Einsatz der Mikroelektronik im Dienst der Reisenden sind die Verwirklichung des Selbstbedienungsprinzips beim Erwerb von Fahrkarten rund um die Uhr sowie die automatische Platzreservierung zu erweitern, so daß weitere Erleichterungen für die Reisenden spürbar werden.

Die Steigerung der Leistungen im öffentlichen Personenverkehr erfordert vor allem die verkehrsseitige Erschließung neuer Wohngebiete und Arbeitsstätten, vorrangig durch den Einsatz elektrisch betriebener Verkehrsmittel, die Erhöhung der Durchlaßfähigkeit in hochfrequentierten Stadtverkehrsknotenpunkten durch den Einsatz von mikrorechnergestützten, verkehrsabhängigen Steuerungssystemen, die Erhöhung des Leistungsangebots und der Attraktivität des Fernreise- und internationalen Verkehrs.

Die Nahverkehrssysteme sind durch die Vervollkommnung der Arbeitsteilung zwischen den Verkehrszweigen, vor allem durch den Ausbau des Straßenbahnnetzes und die Erweiterung des S-Bahn-Verkehrs in Ballungsgebieten, attraktiver und umweltfreundlicher zu gestalten. In der Hauptstadt der DDR, Berlin, sind auf der Grundlage der gefaßten Beschlüsse die Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Nahverkehrsmittel und -anlagen entsprechend den Anforderungen zu erhöhen.

Schwerpunkte dabei sind der Abschluß der Rekonstruktion des künftigen Hauptbahnhofs, der Anschluß von Berlin-Hellersdorf an die U-Bahn und die Weiterführung der S-Bahn über Wartenberg hinaus. Die Rekonstruktion der S- und U-Bahnhöfe ist abzuschließen.

Zwischen den Bezirksstädten Dresden, Leipzig, Halle und Magdeburg sind weitere Städteexpreßzugverbindungen einzurichten.

Mehr Güter über die Schienen

Im Güterverkehr ist der volkswirtschaftlich begründete Transportbedarf durch rationelle Transporttechnologien zuverlässig und mit weniger Energie, Material, Arbeitszeit und Kosten zu realisieren.

Das erfordert die engere Verflechtung von Produktion und Transport durch die Anwendung neuer, effektiver Methoden der Transportoptimierung und den schrittweisen Aufbau rechnergestützter Produktions-Transportketten in allen Wirtschaftszweigen.

Die Verlagerung von Straßentransporten auf die energiegünstigeren Verkehrszweige Eisenbahn und Binnenschiffahrt ist fortzusetzen. Zur Rationalisierung der volkswirtschaftlichen Transportprozesse ist der Container- und Palettenverkehr weiter auszubauen. Der Umlauf und die Auslastung von Containern sind mit dem Ziel zu erhöhen, mit jedem Großcontainer im Jahre 1990 15 Prozent mehr Güter zu transportieren als 1985. Die materiell-technische Basis ist durch die Rekonstruktion, Modernisierung und die Inbetriebnahme neuer Containerumschlagplätze auszubauen.

Mikroelektronik und Robotertechnik

Die schnelle und zuverlässige Durchführung der Transporte erfordert sowohl modernste Transporttechnologien als auch die Erhöhung des eigenen Beitrages des Verkehrswesens für die Entwicklung der Transportkapazitäten durch verstärkte Entwicklung und Anwendung moderner Schlüsseltechnologien, insbesondere der Mikroelektronik und der Robotertechnik. Durch Automatisierung ganzer technologischer Prozesse sind weitere Kapazitätserhöhungen zu erreichen und die Kosten zu senken. Auf entscheidenden Gebieten ist das internationale Niveau in der technologischen Arbeit im Gütertransport sowie in den Bau- und Reparaturprozessen mitzubestimmen. Die Leistungsfähigkeit, besonders der Eisenbahn und der Binnenschiffahrt, ist bedeutend zu erhöhen. Die Elektrifizierung wird den Gesamtenergieverbrauch senken. Das Zentrale Jugendobjekt „Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken" wird weitergeführt. Durch Automatisierung bzw. Teilautomatisierung ganzer Produktionsabschnitte in den Reichsbahnausbesserungswerken sind die Voraussetzungen für den verstärkten Neubau von Güterwagen, Reisezugwagen und Containern sowie deren rationellste Instandhaltung zu schaffen. Zur Steigerung der Produktivität im Eisenbahnwesen, zur weiteren Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr sowie zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahner ist die Ausrüstung mit moderner Sicherungstechnik fortzusetzen.

(Aus der Direktive zum Fünfjahrplan für die Entwicklung der Volkswirtschaft der DDR in den Jahren 1986 bis 1990).

In allen Bereichen Computer

Die Zahl der im Einsatz befindlichen 2 500 Mikrorechner ist bis 1990 zu verzehnfachen. Dann werden 25 000 bis 30 000 mikroelektronische Geräte, Anlagen und Systeme vorhanden sein.

2 000 Technologen-Arbeitsplätze sind bei Eisenbahn und Kraftverkehr mit Büro- und Personalcomputern auszurüsten.

(Aus dem Diskussionsbeitrag von Verkehrsminister Otto Arndt)

Leser schreiben ...

Ausstellungszug ist unterwegs

Der Magdeburger Ausstellungszug mit der Modellbahnanlage und dem Berufsorientierungsbereich ist noch auf folgenden Bahnhöfen zugänglich: 4./6. 7. Möser; 11./19. 7. Salzwedel; 18./20. 7. Diesdorf; 25./27. 7., 1./3. 8. und 8./10. 8. Arendsee; 15./17. 8., 22./24. 8. und 29./31. 8. Ilsenburg; 5./7. 9. Egeln; 12./14. 9. Calbe (Saale) West; 19./21. 9. Nienburg (Saale); 26./29. 9. Wanzleben; 3./5. 10. Magdeburg Hbf.
Der Zug wird in der Regel nach Schließung der genannten Ausstellungstage zum nächsten Einsatzort umgesetzt. Die Öffnungszeiten sind einheitlich festgelegt: Freitag 15–18 Uhr, Sonnabend 9–12 Uhr und 15–18 Uhr sowie Sonntag 9–12 Uhr.
H. Sperling, Magdeburg

Ergänzungen zu „Auf schmaler Spur durch die ČSSR", „me" 11/85, S. 6ff.

Klaus Jünemann, Berlin, machte auf Fehler in der Veröffentlichung aufmerksam, die sich durch Zeilenverschiebungen in den Tabellen auf Seite 7 ergaben:
M 21.005 hatte die Fabriknummer 58 737/1945. Der Umbau in Ba/u 619 beim M 21.007 ist zu streichen. Werner Umlauft, Erfurt, gab folgende Ergänzungen zur Verteilung der ČSD-Triebwagen M 11 in den Jahren 1938 bis 1945:
M 11 001 und M 11 002 bis 1938 Osobloha, M 11 003, M 11 004, M 11 005, M 11 009 bis 1938 bei ČSD-Bahn Berehovo (von 9. März 1939 an MÁV, von 1944 an SŽD), M 11 006, M 11 007, M 11 008 bis 1938 Jindřichuv Hradec, von 1938 bis 1945 M 11 001, M 11 002 und M 11 006 in DRG 136 001, 136 002, 136 003 umnumeriert, M 11 003, M 11 004, M 11 005, M 11 009 auf der o. a. MÁV-Strecke in der Karpatho-Ukraine, M 11 007 und M 11 008 in Jindřichuv Hradec. M 11 009 kam 1939 auf das von Ungarn annektierte rumänische Gebiet und wurde 1980 als Wagenkasten bei den CFR gesehen. Herr Umlauft fügt hinzu, daß 1945 sämtliche Triebwagen in Osobloha ausgebrannt abgestellt waren. Eine Dampflokomotive war ausgebrannt und umgestürzt, es war die Lokomotive Nummer 2 der Kleinbahn Berga–Lingen–Quakenbrück. Die Schmalspurbahnen von Jindřichuv Hradec wurden 1938 betrieblich geteilt. Jindřichuv Hracec–Nova Bystřice kam zur RBD Linz, die Strecke Jindřichuv Hradec–Obrataň blieb eine Strecke der Böhmisch-Mährischen Eisenbahn (BMB), deren Personale auch zwischen Jindřichuv Hradec und Nova Bystřice eingesetzt waren.
Vielen Dank für die Hinweise.
E. Preuß, Berlin

Leser fragen ...

Seit wann Dreilichtspitzensignal?

Seit langem beschäftigt mich die vorbildgerechte Beleuchtung von Modellbahntriebfahrzeugen. So habe ich trotz eines intensiv betriebenen Literaturstudiums noch nicht herausbekommen, seit wann bei der DR das Dreilichtspitzensignal an Triebfahrzeugen der DR Pflicht ist. Weshalb wurde bei Dampfloks mal mit zwei und mal mit drei Lampen gefahren?
J. Strauch, Dresden

Leser antworten ...

Signalbuch gibt Aufschluß

Das Dreilichtspitzensignal (Signal Zg 1a) wurde erstmals im Signalbuch der Deutschen Reichsbahn vom 1. April 1959 erwähnt. Auf Nebenbahnen mit ungesicherten Bahnübergängen ist es Pflicht; auf allen anderen Strecken wird es geführt, wenn die Triebfahrzeuge damit ausgerüstet sind.
Die Neubaufahrzeuge wurden bzw. werden bereits vom Herstellerwerk mit diesem Signal ausgerüstet. Demgegenüber mußten alle Dampflokomotiven ab 1958 durch die Reichsbahnausbesserungswerke mit einer dritten Steckdose an Rauchkammertür und Tenderrückwand ausgerüstet werden, um dort die dritte Signalleuchte nach entsprechender Befestigung anschließen zu können.
Bei einigen Reko-Dampflokomotiven, z. B. die mit kegelförmiger Rauchkammertür, wie die BR 01[5] und die Lokomotiven 18 201, 19 015 und 19 022 wurden ebenfalls fest mit der Lok verbundene Leuchten montiert. Die anderen Dampfloks verfügen durchweg über aufsteckbare Signallampen, die als Lokbestückungsgerät in der Lagerwirtschaft geführt wurden. Wenn also heute auf Hauptbahnen Dampflokomotiven mit dem Regelspitzensignal Zg 1b (zwei Stirnleuchten) angetroffen werden, ist das auf einen zu geringen Loklaternenbestand in den Bw zurückzuführen. Schließlich werden diese Lampen kaum noch beschafft, da die Dampflok keine Zukunft mehr hat.
W. Petznick, Magdeburg

Modellbahn-Steuerbausteine

In Ergänzung zu dem im Heft 4/1986 veröffentlichten Beitrag über die neuen MBS möchten wir darauf hinweisen, daß die Ausgänge der Schattenbahnhof-Bausteine MBS S3.1. und MBS S1.1 zur Ansteuerung der Weichen Dauerstrom liefern. Elektromagnetische Impulsantriebe ohne Endabschaltung sind daher nur in Verbindung mit entsprechenden Schutzschaltungen geeignet.
VEB GRW Teltow

„Historische Rationalisierung"



Damals und heute: keine Leute, keine Leute! Aufgenommen im Schmalspurbahnmuseum Bahnhof Oberrittersgrün Ende Juni 1984 von Stefan Rasch, Mülsen St. Jacob.

KOMMENTAR

Erst das Gehirn einschalten ...

„Hilfe, rettet uns. Wir haben ein Recht auf Leben! Tod den Elloks!" Solcher und ähnlicher Blödsinn war tatsächlich im September 1985 auf der Tenderseitenwand der 03 0020-2 zu lesen. Anlaß für diese Geistlosigkeit, anders kann man es nicht nennen, war die geplante Zerlegung dieser 1941 gebauten Maschine in der Einsatzstelle Putbus. Seit 1956 war sie im Bw Stralsund beheimatet und schied mit anderen Vertreterinnen ihrer Baureihe zum Sommerfahrplan 1980 aus dem Plandienst aus. Jeder Eisenbahnfreund weiß, daß nicht jede Maschine aufgehoben werden kann. Bei aller Sympathie für die Dampflok, zu der ich mich bekenne, sind die oben zitierten Sprüche absolut fehl am Platze. Wer seinen Kopf zum Denken und nicht lediglich zum „Fotoapparatumhängen" hat, der hat doch längst mitgekriegt, daß eine größere Anzahl von Dampflokomotiven der verschiedensten Baureihen erhalten bleibt, davon einige im betriebsfähigen Zustand!! Die stark besuchten Fahrzeugausstellungen zu den Jubiläen im vergangenen Jahr legten doch dafür beredtes Zeugnis ab!! Oder denken wir an die Schmalspur-Traditionsbahnen! An die Sonderfahrten! Was bei uns für die Traditionspflege getan wird, kann sich wirklich sehen lassen. Auch vor 150 Jahren gab es Leute, die über die Dampflokomotiven das dümmste Zeug sagten oder schrieben. Also: Siehe Überschrift, dann Sprech- oder Schreibwerk betätigen. Der geistvolle Fan sollte nachhelfen, wenn er auf solche geistlosen Übeltäter stößt. Etwa so: Vor wenigen Wochen wurden der 1 000. Kilometer Strecke mit Fahrdraht seit dem X. Parteitag der SED und die 125. Ellok der BR 243 übergeben.
Peter Köhler

Hans-Joachim Schramm (Kulturbund der DDR), Ostseebad Kühlungsborn

Mit'm Zuckeldraww an de See

Zum 100jährigen Bestehen des „Molli"

Am 9. Juli dieses Jahres feiert die Bäderbahn Bad Doberan – Ostseebad Kühlungsborn West ihren einhundertsten Geburtstag. Vom Volksmund in vielen Dialekten liebevoll „Molli" genannt, erfreut sich die Jubilarin bei jung und alt großer Beliebtheit. Dabei übernimmt die Bahn auch heute noch pünktlich und zuverlässig vor allem jene Aufgabe, für die sie vor 100 Jahren gebaut wurde. Sie befördert Urlauber. Der Güterverkehr spielte bis zu seiner Einstellung im Jahre 1969 stets eine untergeordnete Rolle.

Seit fast 200 Jahren Badeort

Heiligendamm, Endpunkt der zunächst 6,61 km langen Strecke, ist seit 1793 Badeort. In jenem Jahr ließ Dr. Vogel, Leibarzt des Großherzogs Friedrich Franz I., die ersten Badeanlagen errichten. Zunächst wurden zwei Badeschiffe gebaut, von denen aus die zahlungskräftigen Gäste – andere waren nicht erwünscht – ins Wasser gingen. Männlein und Weiblein mußten dabei streng voneinander getrennt sein, das verlangte die öffentliche Moral.

Möglichkeiten zur Übernachtung gab es in Heiligendamm damals noch nicht. Und so bewegte sich in den Sommermonaten ein langer Pferdewagenzug vormittags von Doberan nach Heiligendamm, am Nachmittag dann in umgekehrter Richtung zurück.

Mit Beginn des 19. Jahrhunderts setzte in Doberan eine rege Bautätigkeit ein. In den Jahren 1801 und 1802 entstand das von dem Architekten Karl Theodor Severin entworfene und unter seiner Leitung gebaute Salongebäude neben dem Logierhaus. Bis 1809 wurde das Schauspielhaus und das großherzogliche Palais am Kamp fertiggestellt. Doberan war Sommerresidenz der Großherzöge von Mecklenburg-Schwerin geworden. Am 13. November 1872 befaßte sich der mecklenburgische Landtag auf seiner Sitzung in Malchin mit dem Antrag zum Bau einer Pferdeeisenbahn von Rostock über Doberan oder Warnemünde nach Heiligendamm. Bereits 10 Tage später stimmte der Großherzog diesem Vorhaben zu. Durch die Engstirnigkeit der in diesem Gebiet ansässigen Ritter und Landjunker konnte das Projekt nicht verwirklicht werden.

Dampfstraßenbahn im Interesse des Großherzogs

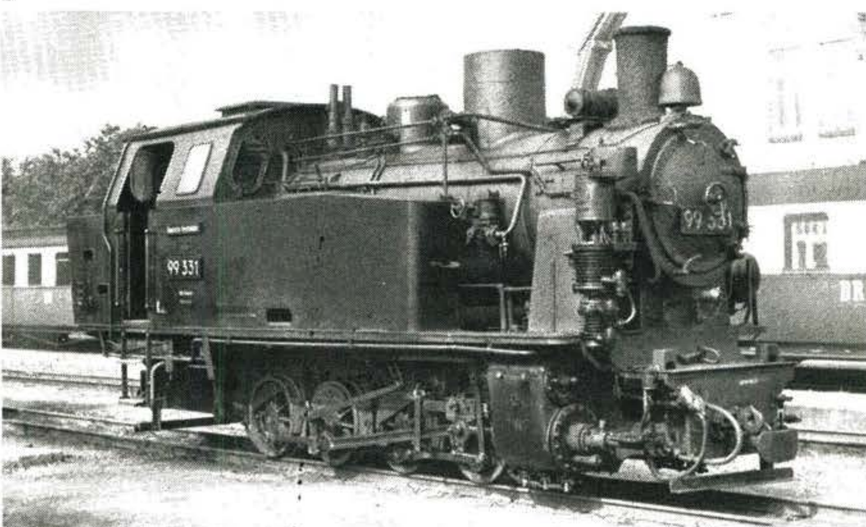
Mit der 1883 abschnittsweisen Inbetriebnahme der Eisenbahn von Wismar nach Rostock stieg die Zahl der Besucher des Seebades Heiligendamm sprunghaft an. Besonders an den Wochenenden reichten die vorhandenen Pferdedroschken nicht mehr aus, um die Ausflügler nach Heiligendamm zu bringen. So wurde durch die Doberaner Stadtväter Anfang 1886 der Bau einer Dampfstraßenbahn nach Heiligendamm nachdrücklich gefordert und durch das Großherzogtum unterstützt. Der Stettiner Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmer Lenz, der auch die Wismar-Rostocker Eisenbahn gebaut hatte, zeigte sich an dem Vorhaben interessiert. Am 3. April 1886 beantragte Lenz die Konzession zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn zwischen Doberan Bahnhof und dem Seebad Heiligendamm.

Wie aus den noch vorhandenen Unterlagen ersichtlich ist, gab es zwischen dem Großherzoglichen Innenministerium und Lenz keine nennenswerten Unstimmigkeiten. Trassenführung und Finanzierung waren bald geklärt. Das für den Bahnbau erforderliche Gelände wurde durch die Stadt Doberan unent-

1



2



1 Damit die Besucher des Seebades Heiligendamm auch Grüße mit einem Dampfstraßenbahnbild versenden konnten, wurde kurze Zeit nach Inbetriebnahme der D.H.E. diese Postkarte herausgegeben.

2 Als Ersatz für die in den Jahren 1923 und 1924 gelieferten Henschel-Loks 99 311 bis 99 131 wurden 1961 aus Werklokbeständen die SDAG Wismut drei 1950 und 1951 gebaute Dn2t übernommen. Zwei der damals mit den Nummern 99 331 bis 99 333 bezeichneten Loks sind noch vorhanden. Hier die 99 331 (ab 1970 99 2331) 1966 im Bahnhof Ostseebad Kühlungsborn West (LKM 30011/1951). Die Lok 99 333 wurde nach Einstellung des Güterverkehrs entbehrlich und 1969 ausgemustert. Der Kessel diente im Raw „DSF" Görlitz noch für stationäre Zwecke.

geltlich bereitgestellt. Jetzt mußte alles schnell vonstatten gehen, denn der Großherzog wünschte die Betriebseröffnung noch in der Saison 1886.
Am 25. Mai 1886 wurde mit den Bauarbeiten begonnen. Nachfolgend einige Auszüge aus dem Erläuterungsbericht: „Das Planum ist 3,1 m breit, mit 0,4 m tiefen Gräben versehen, deren Sohlenbreite 0,3 m beträgt.
– Die Geleise in den Straßen werden mit Haarmann'schen Oberbau versehen, die Spurrinnen aufweisen.
– Das Geleis soll aus 91 mm hohen, breitbasigen Schienen, 0,90 m Spur, aus 1,50 m langen, 0,18 m breiten, 0,12 m hohen Schwellen, Laschen und Hakennägeln gebaut werden."

3



3 Im gleichen Jahr entstand dieses Foto mit der 99 2321 (O & K 12 400/1932) beim Verlassen des Bahnhofs Ostseebad Kühlungsborn West.

Warum 900-mm-Spur?

Die Frage nach der ungewöhnlichen Spurweite von 900 mm wird im Erläuterungsbericht gleichfalls beantwortet. Dazu heißt es: „Für die Wahl der Spurweite von 0,90 m ist der Umstand maßgebend gewesen, daß zum Teil für den Oberbau und zum Teil für die Betriebsmittel als Reserve vorhandenes Material benutzt werden soll, um die Anlagekosten möglichst einzuschränken und die Rentabilität des Unternehmens trotz der kurzen Betriebszeit, im Jahre von 4 Monaten, zu ermöglichen."
In der auch für heutige Verhältnisse kaum vorstellbaren kurzen Zeit von nur sechs Wochen war die 6,61 km lange Strecke fertiggestellt. Am 1. Juli 1886 stellte Lenz den Antrag zur Abnahme der Bahn.
Am gleichen Tag war übrigens auch der Lloyd-Bahnhof in Rostock Schauplatz eines feierlichen Ereignisses. Die nun durchgehende Verbindung Berlin–Neustrelitz–Rostock war hergestellt. Mittags um 12.30 Uhr traf der erste Schnellzug von Berlin kommend auf dem Lloyd-Bahnhof ein.

Von Anfang an ein enormer Ansturm

Die Abnahme der Doberan-Heiligendammer Eisenbahn (D.H.E.) fand zwei Tage vor der Betriebseröffnung am 7. Juli 1886 statt. Zeitgenössischen Veröffentlichungen ist zu entnehmen, daß sich die Doberaner Bevölkerung als Augenzeugen nahezu vollzählig an dieser ersten Fahrt der Lok mit drei Wagen beteiligte. Die Maschine wurde von der „Hohenzollern-Actien-Gesellschaft für Lokomotivbau Düsseldorf" mit der Fabrik-Nummer 304 geliefert. Dem Angebot der Hohenzollern-AG gingen jedoch Verhandlungen mit der „Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur" voraus. Diese Firma bot eine Lok mit annähernd gleicher Leistung an, allerdings zu einem höheren Preis. Dem Angebot von 15 000,– bis 17 000,– Mark, zuzüglich 1000,– Mark für den Oberflächenkondensator, standen 14 000,– Mark der Hohenzollern-AG gegenüber. Die Entscheidung dürfte Lenz nicht schwergefallen sein ...
Die gelieferte Lok war ausschließlich für den Einsatz als Dampfstraßenbahn gebaut und hatte ein dementsprechendes Aussehen. Das Triebwerk, zweifach gekuppelt, war voll verkleidet (Abb. 1). Die Lok wurde zunächst mit der Betriebs-Nummer 1, später 1001, geführt.
Schon wenige Wochen nach Inbetriebnahme der Dampfbahn reichten die vorhandenen Betriebsmittel nicht mehr aus, um dem zeitweise enormen Ansturm von Reisenden zu bewältigen. Lenz bestellte im Dezember 1886 eine zweite Lok und vier weitere Reisezugwagen. Zur Saisoneröffnung am 15. Mai 1887 waren dann sieben ausschließlich von der Kölner Firma Herbrandt gelieferte Wagen vorhanden. Hinzu kam außerdem noch ein zweiachsiger und ebenfalls in Köln gebauter Gepäckwagen, der durch die großartige Unterstützung der Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge und der Konstruktionsabteilung des Raw Wittenberge wieder betriebsfähig hergerichtet werden konnte und heute mit der alten Betriebsnummer D.H.E. 71 bei Traditionsfahrten im Zugverband mitläuft.

Von 1886 bis 1968 auch Bahnpost

Am 17. Juli 1886 wurde die Bahnpostbeförderung aufgenommen und auch nach der Verlängerung der Bahn im Jahre 1910 weitergeführt. Erst 1968 übernahmen Straßenfahrzeuge diese Aufgabe.
Der Bahnbau hatte an Gesamtkosten 254 688,24 Mark erfordert. Das Unternehmen war sofort rentabel. Beweis dafür ist der erste Bericht über die Verwaltung der Schmalspurbahn. Nach Abzug aller Ausgaben verblieb trotz der kurzen Betriebszeit von Juli bis September 1886 ein Gewinn in Höhe von 4 000 Mark. Im zweiten Betriebsjahr betrug der Überschuß rund 10 300 Mark.
Obwohl die Konzessionsbedingungen der Firma Lenz die Betriebsrechte für 15 Jahre gewährten, kaufte die Großherzogliche Regierung im Jahre 1890 die Bahn mit allen ihren Anlagen und Betriebsmitteln.
Damit wurde die Bäderbahn Staatseigentum und von der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn (M.F.F.E.) verwaltet.

Ab 1910 bis nach Brunshaupten bzw. Arendsee

Neidvoll registrierten die Einwohner der Gemeinden Brunshaupten, dem heutigen Ostseebad Kühlungsborn Ost, und Arendsee, dem heutigen Ostseebad Kühlungsborn West, den wirtschaftlichen Aufschwung des Seebades Heiligendamm. Zwar wuchs die Zahl der Badegäste auch in diesen Orten ständig, doch An- und Abreise waren beschwerlich und unbequem. Sowohl von Hamburg als auch von Berlin gab es bis Kröpelin gute Eisenbahnverbindungen. Dann jedoch hieß es meist umsteigen auf Pferdewagen. Der Zustand der Chaussee durch die Kühlung von Kröpelin nach dem etwa 6 km entfernten Brunshaupten trug keinesfalls dazu bei, daß sich die Reisenden ausschließlich auf die landwirtschaftlichen Schönheiten konzentrieren konnten ... Um so mehr war der Wunsch nach einer Eisenbahnverbindung verständlich. Am 9. Dezember 1899 befaßte sich der mecklenburgische Landtag mit dem Angebot der „Baltischen Elektrizitätsgesellschaft in Kiel", die vorhandene Schmalspurbahn ab Seebad Heiligendamm über Hinterbollhagen, Niedersteffenshagen,

Brunshaupten und Arendsee nach Mechelsdorf zu verlängern und zu elektrifizieren. In Mechelsdorf hätte Anschluß an die seit 1889/90 bestandene und ebenfalls 900-mm-spurige Rübenbahn bestanden. Landtag und Großherzog gaben dem Projekt noch am gleichen Tage ihre Zustimmung. Technische Mängel und finanzielle Schwierigkeiten führten jedoch zum Scheitern. In den drei Badeorten Fulgen, Brunshaupten und Arendsee gründeten die Gemeindevorstände einen Badeverein, den man durchaus als einen Vorläufer der heutigen Kurverwaltung betrachten kann. Gemeinsam forderten sie die Verlängerung der bestehenden Bahn von Heiligendamm bis in die drei Orte. Außerdem gab es noch eine größere Interessengruppe von Großbauern und Grundbesitzern, die statt einer Bahn den Bau einer Chaussee von Heiligendamm nach Brunshaupten wünschten. Und schließlich setzten sich die Stadtväter von Bützow und Kröpelin für eine regelspurige Eisenbahn Bützow–Kröpelin–Brunshaupten ein. Im Oktober 1908 mußte die großherzogliche General-Eisenbahn-Direktion Schwerin (G.E.D.) zwischen dem ersten und dritten Projekt entscheiden. Mit mecklenburgischer Gründlichkeit, oftmals als Langsamkeit des Denkens mißverstanden, wurden die Vorschläge geprüft. Schließlich entschied man sich für die Verlängerung der bis Heiligendamm bestehenden Strecke.

Die dazugehörige Begründung der Sachverständigen der G.E.D. Schwerin wurde während der Sitzung des mecklenburgischen Landtages am 18. Dezember 1908 als Vorlage eingebracht. Hier war nun über den Bahn- oder Chausseebau zu entscheiden. Nach stürmisch geführter Debatte am Nachmittag des gleichen Tages stimmte der Landtag dem Bahnprojekt zu. Mit Jubel und Begeisterung wurde in Brunshaupten und Arendsee diese Nachricht aufgenommen und noch am Abend würdig gefeiert. Grundstücks- und Finanzierungsprobleme wurden ebenso wie Fragen der Trassenführung schnell geklärt. Einige Anlieger waren nicht bereit, den erforderlichen Baugrund zu den von der G.E.D. genannten Bedingungen abzugeben. Auf der Grundlage des Enteignungsgesetzes vom 29. März 1845 wurde in diesen Fällen nachgeholfen. Die Werteinschätzung oblag einer eigens dazu ernannten Enteignungskommission, die jedoch aus gutem Grund erst eine Woche nach der Inbetriebnahme der Strecke ihre eigentliche Aufgabe übernahm.

4



4 Zum 100jährigen Bestehen des „Molli" steht nun auch auf 900-mm-Spur ein Salonwagen bereit. Die Perleberger Eisenbahner bauten diesen Wagen (Nummer 990–316 [T]) auf dem Fahrgestell eines ausgedienten Güterwagens völlig neu auf.

Fotos: Verfasser (4); Sammlung des Verfassers (1); K. Kieper, Ahrensfelde (2); R. Steinicke, Dresden (3).

Nun auch Güterverkehr

Am 12. Mai 1910 wurde der zweite, rund 8,8 km lange Abschnitt von Heiligendamm nach Arendsee eröffnet. Seit diesem Tage verkehren die Züge auf der nun 15,4 km langen Strecke ganzjährig.

Hinzu kam jetzt der Güterverkehr, er hatte aber zu keiner Zeit überragende Bedeutung. Vor allem landwirtschaftliche Erzeugnisse, Düngemittel, Kohle und Baumaterial waren zu transportieren. Bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges wuchs durch die günstige Bäderbahnverbindung die Zahl der Badegäste stetig.

Mitte der 20er Jahre – also einige Zeit nach Übernahme der Schmalspurbahn durch die Reichsbahn – sollte die Strecke regelspurig ausgebaut werden. Dieses Projekt wurde jedoch wegen technischer und finanzieller Schwierigkeiten verworfen.

Traditionszug und Salonwagen

Jetzt, im 100. Jahr ihres Bestehens, ist der Bäderbahn eine für lange Zeit gesicherte Zukunft gewiß. Sie zählt bekanntlich zu jenen Schmalspurbahnen unserer Republik, die langfristig erhalten bleiben.

Für Traditionsfahrten stehen vier Reisezugwaren alter Bauart mit Oberlichtaufbau, ein zwei- und ein vierachsiger kombinierter Post-Gepäckwagen und je ein Güterwagen der Gattungen GGw und OOw bereit. Aus Rahmen und Drehgestellen eines ausgemusterten GGw entstand in der Werkabteilung Perleberg ein Salonwagen mit Modernisierungsaufbau (Abb. 4). Dieses Fahrzeug wird bei Sonderfahrten, die von der Deutschen Reichsbahn und der Interessengemeinschaft Eisenbahngeschichte beim Kulturbund der DDR organisiert werden, dem Traditionszug beigestellt. Durch den Feriendienst des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes und das Reisebüro der DDR wird dieser Wagen darüber hinaus ganzjährig genutzt!

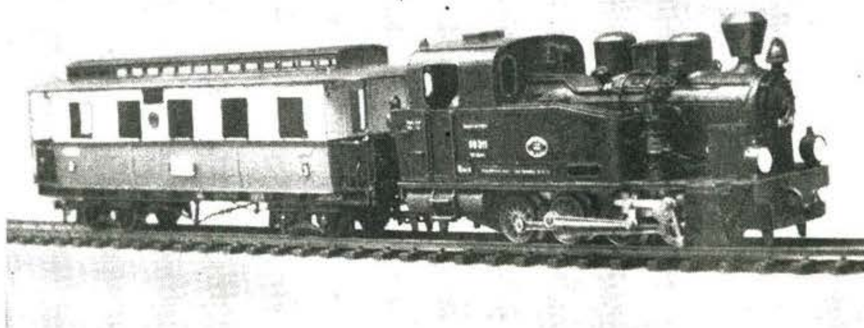
Quellenangaben
(1) Unterlagen aus dem Staatsarchiv Schwerin
(2) Unterlagen aus dem Verwaltungsgebiet der Reichsbahndirektion Schwerin

„Molli" als Modell

Die Gruppe Modellbau der Interessengemeinschaft Mecklenburgische Eisenbahnen im Kulturbund der DDR beschäftigt sich mit dem Nachbau des „Molli" im Maßstab 1:87. Dazu gehören auch die auf dem Foto zu sehenden Fahrzeuge.

Während der Festveranstaltung zum 100jährigen Jubiläum der Bäderbahn werden unter anderem diese Fahrzeuge in einer Ausstellung zu sehen sein.

Foto: J. Schaft, Ostseebad Kühlungsborn



Hartmut Stange, Dresden

Die Baureihe 50 im Bahnbetriebswerk Nossen

Um die vor ihrer durchgehenden Elektrifizierung teilweise noch eingleisige Strecke Leipzig – Riesa – Dresden (L/D)* zu entlasten, bestand vor 1970 im Güterzugverkehr zwischen den beiden bedeutenden Rangierbahnhöfen Engelsdorf und Dresden-Friedrichstadt ein interessanter Richtungsverkehr. Durchgangsgüterzüge von Leipzig nach Dresden fuhren grundsätzlich über die Strecke L/D*. Züge von Dresden verkehrten dagegen auf der Strecke Borsdorf – Coswig (B/C*) über Nossen – Döbeln – Großbothen nach Leipzig. An diesem Ringumlauf waren die Bahnbetriebswerke Dresden-Friedrichstadt und Engelsdorf mit Lokomotiven der Baureihe 58^{30} sowie die Bahnbetriebswerke Riesa, Döbeln und Nossen mit der Baureihe $58^{2.4.5.10\text{-}21}$ beteiligt. Weiterhin setzte das Bahnbetriebswerk Engelsdorf für leichte Züge auch Loks der BR 52 ein.

Nossen bekommt die Baureihe 50

Bei der Deutschen Reichsbahn verringerte sich zum Ende der 60er Jahre der Unterhaltungsbestand der Baureihe $58^{2.4.5.10\text{-}21}$ infolge von Ausmusterungen sehr stark. Auf diese Baureihe konnte im Bahnbetriebswerk Nossen durch die Aufnahme des durchgehenden elektrischen Zugbetriebes auf der inzwischen wieder zweigleisig ausgebauten Strecke L/D* verzichtet werden. Die schweren Zugförderungsleistungen zwischen Dresden-Friedrichstadt nach Engelsdorf übernahmen elektrische Triebfahrzeuge, und der sogenannte Ringumlauf erübrigte sich. Für die Bespannung der verbleibenden Nahgüterzüge reichten die leichteren Zwei-Zylinder-Loks der Baureihe 50 aus. Durch ihre mittlere Kuppelachsmasse von 15,3 t waren diese Maschinen auf allen Strecken freizügig einsetzbar.

Bereits mit Beginn des Winterfahrplanabschnittes 1969/70 wurde im Bw Nossen der Umlauf der Baureihe 58 von ursprünglich acht Planloks auf vier Maschinen gekürzt. Gleichzeitig entstand für die BR 50 ein Umlauf mit drei Planloks und einer Rangierlok. Die erste Lokomotive der BR 50 wurde allerdings mit der 50 1002 erst am 20. Oktober 1969 von Zwickau nach Nossen umbeheimatet. Da anfangs noch nicht genügend Maschinen der BR 50 vorhanden waren, wurden auch die Personenzugloks der BR 23^{10} (später 35^{10}), teilweise sogar noch die letzte betriebsfähige Nossener Lok der BR 38, die 38 308, im Güterzugdienst eingesetzt. Mit Beginn des Sommerfahrplanabschnitts 1970 wurde durch das Bw Nossen infolge des elektrischen Betriebes zwischen Dresden und Leipzig keine Lok der BR 58 mehr für den Planeinsatz benötigt. Mit der Abgabe der 58 1132 am 27. August 1970 an das Bw Zwickau und dem Abgang der 58 1732 am 1. Oktober 1970 in den Schadpark war die Zeit dieser Baureihe in Nossen vorbei. Lediglich im Winter 1973/74 war die 58 1094 nochmals für Heizzwecke in Nossen eingesetzt.

* Bahnamtliche Abkürzung für Strecken der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, die auch heute noch in der Rbd Dresden Anwendung findet.



1 In den Jahren 1982 bis 1984 verkehrte der P 15768 von Nossen nach Riesa freitags und sonntags mit zwei Dampflokomotiven. Während die Zuglok 35 1113 den E 944 weiter nach Dessau zog, fuhr die Vorspannlok der Baureihe 50 mit dem P 3946 als Schlußlok bis Gröditz. Das Foto zeigt die beiden Nossener Maschinen 50 1298 und 35 1113 beim Umsetzen im Bahnhof Riesa am 6. Mai 1983.
50 1298 wurde 1941 von der Berliner Maschinenbau AG, vorm. Schwartzkopff, mit der Fabriknummer 11 592 an die Deutsche Reichsbahn geliefert.

Einsatz im Güterzugdienst

Seit dem 31. Mai 1970 bestand im Bw Nossen für den Güterzugverkehr ein Umlauf mit sechs Planlokomotiven der BR 50, der ab 23. Mai 1971 auf fünf Lokomotiven reduziert wurde. Dabei handelte es sich um nichtrekonstruierte Maschinen, die zu diesem Zeitpunkt zum größten Teil in der Rbd Dresden beheimatet waren. Bis zum Eintreffen der ersten zwei Dieselloks der BR 106 im Jahre 1971 war eine weitere 50er im Rangierdienst auf dem Bahnhof Nossen sowie für Übergabefahrten erforderlich. Aufgrund ihres geschlossenen Führerhauses wurde übrigens meist die 50 3027, später auch die 50 1284, für diese Zwecke genutzt. Die Hauptleistungen erbrachte die BR 50 vor Nahgüterzügen zwischen Nossen und Dresden-Friedrichstadt, Riesa, Elsterwerda, Döbeln sowie Großbothen. Einen durchgehenden Güterzugverkehr über die Rbd-Grenze hinter Großbothen gab es nicht mehr. Weiterhin bespannten die Nossener 50er die Nahgüterzüge von Roßwein über Berbersdorf nach Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf sowie die damals noch verkehrenden Güterzüge zwischen Nossen und Freiberg. Reisezugleistungen blieben für diese Loks eine Ausnahme. Lediglich auf der Strecke zwischen Döbeln und Großbothen sowie zwischen Riesa und Elsterwerda-Biehla verkehrten Personenzüge in einigen Fahrplanabschnitten mit Lokomotiven der BR 50. Die Bespannung des im Bw Nossen stationierten Hilfszuges teilten sich Lokomotiven der Baureihen 50 und 35^{10}.

Von 1970 bis 1975 war der Lokbestand der Baureihe 50 in Nossen mit rund 10 Maschinen relativ konstant. Zu- und Abgänge gab es nur selten. Seit Mitte der 70er Jahre gehörten die nicht rekonstruierten Lokomotiven der BR 50 bereits zum Auslaufbestand der Deutschen Reichsbahn. In den Bahnbetriebswerken Dresden sowie Reichenbach (Vogtland) mit seinen Einsatzstellen Zwickau und Werdau konnte durch den voranschreitenden Traktionswechsel auf den weiteren Einsatz der BR 50 verzichtet werden. Auch das Bw Karl-Marx-Stadt kürzte den Dampflokeinsatz. Im Bw Nossen dagegen war ein vollständiger Traktionswechsel noch nicht geplant. In den Jahren 1975 bis 1977 wurden zwar alle Nossener Maschinen der BR 35^{10} durch Dieselloks der BR 110 abgelöst, doch die Baureihe 50 sollte noch weiterhin eingesetzt werden. Um durch Ausmusterung dieser Maschinen

2



3



2 Lok 50 2416 in ihrem letzten Heimat-Bw Nossen am 14. Oktober 1978. Die Maschine besaß seit 1968 einen Giesl-Ejektor, mit dem die Deutsche Reichsbahn auch 52 andere Altbau-50er ausrüstete. 50 2416 wurde im Jahr 1942 von Krauss-Maffei mit der Fabriknummer 16291 in ÜK-Ausführung gebaut.

3 Lok 50 3014 im Juni 1978 in Braunsdorf-Lichtenwalde mit einem der letzten Nahgüterzüge, die das Bw Nossen nach Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf bespannte. Die Maschine wurde 1942 in Übergangskriegsausführung von der Maschinenfabrik Esslingen hergestellt.

Übersicht der beim Bahnbetriebswerk Nossen beheimateten Lokomotiven der Baureihe 50 (Stand 31. März 1986)

Nr.	Herkunft von	Bestand in Nossen	Abgang an	Ausmusterung genehmigt am	Zerlegebestätigung am
50 1002	Bw Zwi	20. 10. 69–31. 12. 85	z-Park	–	–
50 1005	Bw Km	17. 12. 77–26. 3. 79	z-Park	3. 7. 79	31. 1. 80 Bw Rie
50 1237	Bw Dre	1. 12. 70–12. 9. 72	Bw Km		
	Bw Km	25. 8. 76– 9. 2. 78	z-Park	4. 4. 78	.78
50 1284	Bw Dre	14. 1. 71–10. 11. 73	Bw Km		
	Bw Km	23. 7. 75–15. 4. 76	z-Park	7. 5. 76	30. 6. 76 Raw Mei
50 1298	Bw Rie	1. 1. 80–29. 12. 83	z-Park	14. 6. 84	16. 11. 84 TE Zwi
50 1308	Bw Km	26. 6. 70–15. 11. 73	Bw Km		
50 1333	Bw Zwi	30. 5. 70–29. 6. 77	z-Park	19. 8. 77	15. 11. 77 Raw Mei
50 1387	Bw Km	6. 9. 77–24. 10. 77	z-Park	15. 11. 77	31. 8. 78 Raw Cs
50 1388	Bw Rch	7. 6. 78– 4. 11. 79	z-Park	13. 12. 79	24. 6. 80
50 1432	Bw Rch	19. 5. 78–10. 8. 79	z-Park	1)	
50 1504	Bw Dre	11. 3. 71–24. 10. 77	z-Park	15. 11. 77	31. 1. 78 Raw Cs
50 1694	Bw Dre	9. 10. 70–13. 5. 71	Bw Rie		
50 1851	Bw Dre	19. 6. 75–19. 2. 77	z-Park	24. 3. 77	30. 6. 77 Raw Mei
50 1945	Bw Dre	5. 11. 77– 79	z-Park	14. 5. 79	15. 6. 79 Raw Mei
50 1992	Bw Rch	27. 12. 69–22. 12. 79	Bw Dre		
50 2146	Bw Dre	1. 6. 70– 9. 12. 79	Bw Fko		
50 2347	Bw Dre	19. 6. 75–24. 10. 77	z-Park	15. 11. 77	31. 1. 78 Raw Cs
50 2349	Bw Km	23. 5. 75– 6. 6. 77	z-Park	19. 8. 77	15. 11. 77 Raw Mei
50 2378	Bw Km	6. 8. 76– 6. 6. 77	z-Park	19. 8. 77	15. 11. 77 Raw Mei
50 2407	Bw Km	25. 8. 76– 6. 11. 79	Bw Gla		
50 2416	Bw Rch	6. 5. 78– 7. 2. 79	z-Park	24. 4. 79	15. 6. 79 Raw Mei
50 2641	Bw Dre	19. 6. 75–25. 9. 77	z-Park	4. 11. 77	15. 12. 77 Raw Cs
50 2948	Bw Dre	19. 6. 75–23. 7. 78	z-Park	2)	
50 3014	Bw Rch	19. 5. 78–25. 10. 79	Bw Dre		
50 3027	Bw Dre	11. 6. 70–31. 5. 78	z-Park	24. 10. 78	10. 12. 78 Raw Mei
50 3093	Bw Aue	19. 11. 69–13. 10. 77	Bw Km		
50 3108	Bw Km	25. 8. 77–25. 9. 77	z-Park	4. 11. 77	15. 12. 77 Raw Cs
50 3109	Bw Rch	1. 7. 70–21. 8. 70	Bw Km		
50 3113	Bw Dre	28. 8. 75–31. 5. 78	z-Park	24. 10. 78	10. 12. 78 Raw Mei
50 3138	Bw Gla	2. 6. 70–31. 5. 81	z-Park	17. 8. 81	15. 12. 81 Bw Dre
50 3529	Bw Stl	30. 10. 81–20. 9. 85	Bw Gla		
50 3536	Bw Stl	28. 11. 81–			
50 3539	Bw Gt	29. 9. 78–15. 2. 84	Bw Rch		
	Bw Rch	3. 5. 84–			
50 3540	Bw Stl	19. 11. 81–			
50 3551	Bw Stl	30. 10. 81–29. 5. 85	Bw Gla		
50 3554	Bw Mbg	18. 10. 78– 7. 8. 80	Bw Wsm		
50 3565	Bw Dre	18. 10. 83–22. 10. 84	Bw Dre		
50 3581	Bw Swl	27. 9. 78–			
50 3603	Bw Dre	19. 10. 84–			
50 3647	Bw Km	4. 1. 86–			
50 3657	Bw Oeb	1. 10. 78–22. 5. 85	Bw Gla		
50 3658	Bw Gt	1. 10. 78–26. 6. 81	Bw Rch		
50 3668	Bw Mbg	31. 5. 78–30. 5. 80	Bw Wbg		
50 3673	Bw Hlb	24. 6. 78–12. 3. 82	Bw Km		
	Bw Km	5. 5. 82– 1. 6. 82	Bw Dre		

Legende: Cs – Cottbus, Dre – Dresden, Fko – Frankfurt (O.), Gla – Glauchau, Gt – Güsten, Hlb – Halberstadt, Km – Karl-Marx-Stadt, Mei – Meiningen, Mbg – Magdeburg, Oeb – Oebisfelde, Rch – Reichenbach (V.), Rie – Riesa, Stl – Stendal, Swl – Salzwedel, Wsm – Wismar, Zwi – Zwickau (heute Einsatzstelle des Bw Reichenbach [V.])

1) am 17. 10. 1979 als Dampfspender an Strumpfkombinat ESDA verkauft
2) am 28. 11. 1978 als Dampfspender an VEB GOTHANA Mühlhausen verkauft

den Bestand an betriebsfähigen Loks zu halten, erhielt das Bw Nossen aus anderen Bahnbetriebswerken der Rbd Dresden weitere 50er.

Im Juni 1975 konnte das Bw Nossen die letzten Betriebsloks der BR 50 aus dem Bw Dresden übernehmen. Später folgten auch freigewordene Maschinen aus den Bahnbetriebswerken Reichenbach und Karl-Marx-Stadt. Die meisten dieser Loks fuhren noch bis zum Ablauf ihrer Kesselfrist und wurden danach sofort ausgemustert. Zum Ende der 70er Jahre war Nossen zu einem typischen Auslauf-Bw für Dampflokomotiven geworden. In dem relativ kurzen Zeitraum von 1975 bis 1979 wurden 18 Altbau-50er in das Bw Nossen umgesetzt und 19 hier auch ausgemustert.

Rekolokomotiven in Nossen

Noch im Jahre 1977 waren alle 136 rostgefeuerten Rekoloks der Baureihe $50^{35\text{-}37}$ in den Bahnbetriebswerken der Rbd Magdeburg beheimatet. Durch den verstärkten Einsatz von Diesellokomotiven wurden dort einige dieser Maschinen entbehrlich und an andere Rbd-Bezirke abgegeben.

Auch Nossen profitierte von diesem Loküberschuß. Durch die Zuführung von Reko-50ern konnte hier der Bestand an Altbaumaschinen weitestgehend ersetzt werden. Den Anfang machte die 50 3668, die am 31. Mai 1978 vom Bw Magdeburg über das Raw Meiningen nach Nossen gelangte. Als in den ersten Oktobertagen des Jahres 1978 mit den in einem Lokzug bewegten 50 3539, 50 3581, 50 3657 und 50 3658 aus dem Raw Meiningen gleich

fahrzeugarchiv

4



5



6

7



4 50 3529 (ex 50 1091) auf der Drehscheibe des Bw Nossen am 28. August 1985.
5 Die Lok 50 3540 (ex 50 2226) wartet am 29. August 1985 auf ihren nächsten Betriebseinsatz in der Triebfahrzeugeinsatzstelle Döbeln.
6 Personenzug 7768 nach Großbothen mit der Nossener 50 3539 (bis 1959 50 2273) am 18. Juni 1985 im Bahnhof Döbeln.
7 Neben den Lokomotiven der BR 50 ist in Nossen gelegentlich auch eine Schmalspurlok zu sehen. Sämtliche auf den Strecken Oschatz – Kemmlitz, Radebeul Ost – Radeburg und Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf verkehrenden Loks gehören zum Bestand des Bw Nossen. Hier die nach Nossen zur Wartung geholte 99 1793 der Strecke Radebeul Ost – Radeburg am 5. Juli 1985, links die orange lackierte 110 971.
Fotos: Verfasser (1, 2, 4 bis 6); H. Fritzsche, Karl-Marx-Stadt (3); V. Emersleben, Berlin (7)

modell eisenbahner poster

50 1002
bei Nossen 1984
Foto: J. Albrecht



vier Rekoloks in Nossen eintrafen, wurde der Einsatz nichtrekonstruierter Loks der BR 50 stark reduziert.
Lediglich die 50 2416 stand noch bis zum 5. Dezember 1978 unter Dampf. Erst im Frühjahr 1979 gab es für einige Altbaumaschinen nochmals kurze Betriebseinsätze.
Der Sommerfahrplan 1979 brachte für das Bw Nossen einschneidende Kürzungen im Güterzugverkehr. Die Bespannung der Nahgüterzüge zwischen Nossen und Dresden-Friedrichstadt wurde an das Bw Dresden abgegeben. Auf der Strecke von Roßwein nach Niederwiesa übernahm das Bw Karl-Marx-Stadt sämtliche Zugförderungsleistungen. Somit wurden vom Bw Nossen ab 27. Mai 1979 nur noch zwei Planloks der Baureihe 50 benötigt. Allerdings waren während der Brückenbauarbeiten in Frankenberg vom 13. August 1979 bis zum 18. November 1979 nochmals zusätzlich zwei Nossener 50er im Einsatz. Bis Januar 1980 konnten fast alle Altbauloks der BR 50 zur Verschrottung oder als Heizloks in andere Bahnbetriebswerke abgefahren werden. Als stationäre Heizlok verblieb die 50 3138 im Bw Nossen, die hier noch bis zum Frühjahr 1981 ihren Dienst versah. Ebenfalls zu Heizzwecken für die Baumechanik Radebeul auf dem Gelände der Triebfahrzeugeinsatzstelle Döbeln wurde im Januar 1980 die 50 1298 dem Bw Nossen zugeordnet und von hier aus auch unterhalten. Weiterhin befand sich noch die 50 1002 als Altbaumaschine in Nossen. Diese Lok gehörte zwar seit dem 1. Februar 1980 zum Schadpark, wurde aber im Rahmen einer Zwischenuntersuchung im August 1980 durch das Raw Meiningen nochmals aufgearbeitet. Seitdem war sie wieder oft vor planmäßigen Zügen anzutreffen. Im Oktober 1980 erhielten für Heizzwecke auch einige andere Altbau-50er nochmals eine Haupt- oder Zwischenuntersuchung, darunter die Nossener 50 1298, die bis Ende 1983 im Betriebspark verblieb.
Der Februar 1981 brachte aufgrund einer zeitweilig sehr komplizierten Steinkohlensituation recht plötzlich die Abstellung vieler rostgefeuerter Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn. Die Rbd Dresden verzichtete sogar völlig auf den weiteren Einsatz regelspuriger Dampflokomotiven. Seit dem 23. Februar 1981 setzte daher auch das Bw Nossen keine Triebfahrzeuge der Baureihe 50 mehr ein.

Betriebseinsatz seit Dezember 1981

Um volkswirtschaftlich wertvolle flüssige Brenn- und Treibstoffe einzusparen, veranlaßte zum Jahresende 1981 die Rbd Dresden, einige Dampflokomotiven wieder im Betriebsdienst einzusetzen. Dabei war das Bahnbetriebswerk Nossen abermals für den Dampflokeinsatz vorgesehen. Zuvor wurden in den Monaten Oktober und November 1981 vom Bw Stendal vier weitere Rekoloks der BR 50^{35-37} nach Nossen umstationiert. Seit dem 1. Dezember 1981 fuhren dann wieder zwei Maschinen der BR 50 in den alten Nossener Dampfplänen. Eine weitere 50er wurde mit Personal des Bw Dresden besetzt und bespannte vor allem die Nahgüterzüge zwischen Dresden-Friedrichstadt und Nossen.
Für Reisezugleistungen nach Riesa wurde vom Bw Nossen seit dem 15. März 1982 eine dritte Lok der BR 50 eingesetzt. Auch das Bw Dresden besetzte von diesem Tag an eine zweite Nossener 50er für Güterzugleistungen im Raum Dresden. Diese vom Bw Dresden gefahrenen Dampfleistungen entfielen aber wieder zum Sommerfahrplan 1982. Durch die weitere Elektrifizierung im Bahnhof Meißen konnten Güterzüge von Dresden nach Nossen mit Elloks bis Meißen gefahren werden. Seit 1981 wurden meistens Rekoloks der BR 50^{35-37} eingesetzt. Eine Ausnahme bildete im Plandienst die immer vorbildlich gepflegte 50 1002 sowie der kurze Einsatz der 50 1298 von Oktober 1982 bis Mai 1983.
Die aktuellen Dampflokumläufe des Bw Nossen werden im „me" laufend veröffentlicht.
Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß in Nossen bereits vor 1969 Lokomotiven der Baureihe 50 beheimatet waren. Nach (4) erhielt das Bw Nossen die 1941 bei der Berliner Maschinenfabrik AG gebauten 50 1824 bis 50 1829 als Erstzuteilung. Über ihren Einsatz liegen aber keine weiteren amtlichen Unterlagen vor.
Am 31. August 1945 gehörten zum Bw Nossen keine Loks der BR 50, dafür waren hier aber zu dieser Zeit 12 Loks der BR 52.
Hinweise zu diesem Beitrag nimmt der Verfasser dankbar entgegen.

Quellenangaben

(1) Triebfahrzeugverwendungsnachweis und Triebfahrzeugumlaufpläne des Bw Nossen
(2) Verschiedene Betriebsbuchauszüge von Lokomotiven der BR 50
(3) Unterlagen Verwaltung Maschinenwirtschaft der Rbd Dresden
(4) Pieper, O.: Lokomotivverzeichnis der Deutschen Reichsbahn DB und DR, Band 4, Verlag Gustav Röhr, Krefeld, 1971

Lokeinsätze

Bw Cottbus
Lokbestand: 52 3548, 52 8010, 52 8072, 52 8122, 52 8163, 52 8197; als Hzl: 44 1106, 44 1412, 44 1251, 44 1537, 44 2225, 44 2546.
Umläufe (KBS 222): Cs (60264) 2.59, 5.28 Wf; Wf (60163) 7.55, 11.15 Cs; Cs (60262) 11.20, 14.40 Wf; Wf (60165) 18.00, 20.42 Wf; Rangierhalte in P, Ta, Jam, Wf. *(KBS 210):* Cs (61274) 11.06, 11.51 C; C (61214) 13.21, 15.15 DK; DK (60294) 17.18, 17.47 Fa; Fa (44569) 21.58, 23.27 Cs.
Legende: Cs – Cottbus, Wf – Weichensdorf, P – Peitz, Ta – Tauer, Jam – Jamlitz, C – Calau, DK – Doberlug-Kirchhain, Fa – Falkenberg.
Sei (April)

Est W.-P.-Stadt Guben
Lokbestand: 52 8008, 52 8038 52 8036, 52 8085, 52 8090, 52 8093, 52 8110, 52 8116, 52 8121, 52 8190 (Hzl), 44 1304
Ba (April)

Bw Angermünde
Lokbestand: 50 3693 (Dampfspender), 52 8001, 52 8024, 52 8030 (Hzl), 52 8035, 52 8053, 52 8102, 52 8126, 52 8141, 52 8187
Wege/Fi (Mai)

Bw Eberswalde
Lokbestand: 50 3648 (Hzl), 52 8031, 52 8132, 52 8133
Wege (Ende März)

Bw Saalfeld/Est Göschwitz
Lokbestand: 01 1531, 41 1025, 41 1055, 41 1125, 41 1130, 41 1150, 41 1180, 41 1182, 41 1225, 41 1273, 44 1378, 44 2196, 44 2324
Vo (Mai)

Bw Halberstadt
Lokbestand: 50 3512 (Hzl), 50 3520, 50 3552, 50 3553, 50 3556, 50 3557, 50 3559, 50 3606, 50 3632, 50 3684, 50 3700; fünf Maschinen befinden sich im Einsatz.

Est Oschersleben
Lokbestand: 50 3501, 50 3531, 50 3562, 50 3631, 50 3662, 50 3705 (Hzl), 50 3708
Jan (Anfang Mai)

BR 244
Wie schon im Heft 3/1986 gemeldet, werden die Maschinen dieser Baureihe umbeheimatet. Da nicht alle Maschinen nach Lutherstadt Wittenberg abgegeben werden, ergibt sich folgender Bestand:

Bw Leipzig Hbf West
244 045, 244 046, 244 051, 244 054, 244 069, 244 131, 244 151

Bw Leipzig-Wahren
244 031, 244 103, 244 124, 244 127, 244 135

Bw Lutherstadt Wittenberg (Est Roßlau)
244 105, 244 108, 244 136, 244 137, 244 138, 244 139, 244 143

Bw Halle P
244 048, 244 128

Bw Erfurt
244 114

Est Weißenfels
244 044
Die Maschinen 244 051 und 244 054 rangieren in Gaschwitz.
Bab (Anfang April)

Claus Schuchardt (DMV), Radebeul

Eisenbahnfreunde auf Exkursion

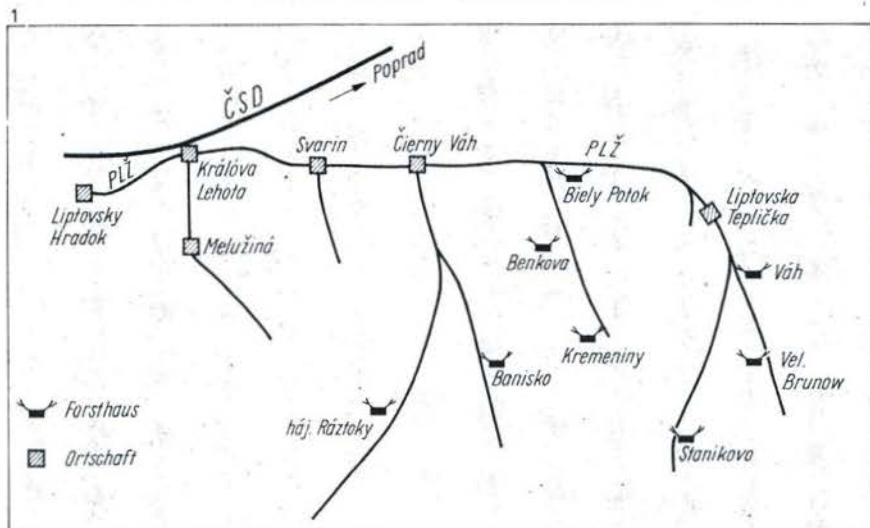
Jährlich benutzen Tausende Eisenbahnfreunde die Traditionszüge zwischen Radebeul Ost und Radeburg. Unter ihnen befinden sich auch zahlreiche Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes.
Im Oktober 1985 waren nun auch Mitglieder der AG 3/58 „Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg" auf Reisen und besuchten unter anderem die Reste der 760-mm-spurigen Waldbahnen in der Slowakai. Wir besichtigten das Freiluftmuseum in Bystrica-Vychylovka (Skansen), die Hronec-Bahn und die Waldbahn in Liptovský Hrádok. Im „me" wurde schon mehrmals über diese Waldbahnen berichtet. Deshalb soll im folgenden nur über den aktuellen Stand informiert werden.

Skansen
In Bystrica-Vychylovka, unweit von Čadca gelegen, befindet sich ein kleines ethnographisches Freiluftmuseum, durch das eine Waldbahn führt. Diese teilweise neu trassierte Strecke gehörte einst zu dem rund 96 km langen Netz der Waldbahn von Zákamenné mit der Bahn nach Oravská Lesná. Es verband das Orava-Tal mit der holzverarbeitenden Industrie in Čadca. Ein Linienbus brachte uns vom Bahnhof Čadca direkt bis in das Museum, wo wir bereits erwartet wurden. Für uns stand ein Zug bereit, bestehend aus der 1916 in Budapest gebauten sowie mit der Fabrik-Nr. 4280 ausgelieferten Lokomotive U 45 903 (Bauart Dn2t) und dem überdachten Aussichtswagen $B\frac{A}{U}$ 14. Die auf diesem Wagen befindlichen Sitze sollen noch aus der Prager Pferdebahn-Zeit stammen. Das Fahrzeug wurde aus zwei Wagenkästen der ehemaligen Chorinskyschen Schloßbahn in Vesely n. M. aufgebaut. Lokomotiven und Wagen sind von der Waldbahn in Liptovský Hrádok übernommen worden. Darüber hinaus existiert in Bystrica-Vychylovka noch ein zweiter Zug, der aus einem Personenwagen und der U 34 901, einer Cn2t-Lokomotive von Budapest aus dem Jahre 1908, geliefert mit der Fabrik-Nummer 2165, bestand. Unser Zug fuhr durch das Museumsgelände, vorbei an einigen interessanten Fahrzeugen, die ebenfalls besichtigt werden konnten. Über zwei Spitzkehren dampften wir durch dichten Nadelwald in das Gebirge. Während der gesamten Fahrt wurde die Lok nicht umgesetzt, die Spitzkehren besitzen keine Umfahrgleise. An günstigen Stellen gab es Fotohalte. Derzeit ist dies wohl die einzige Bahn dieser Art in der Slowakai, die der Besucher im Betrieb erleben kann. Das Museum in Bystrica-Vychylovka hat vom Frühjahr bis zum Herbst, außer montags, geöffnet. Der Zugverkehr findet nur an ausgewählten Sonntagen statt. Arbeitsgemeinschaften sollten sich rechtzeitig im Kysucké Lesni museum, ČSSR 02305 Nová Bystrica pri Čadci Vychylovka, anmelden.

Waldbahn Hronec
Der Bahnhof Čierny Balog, ein Zentrum der Hronec-Bahn, wurde als Museum eingerichtet (siehe auch „me" 2/84, S. 3). In der Gleisanlage sind Fahrzeuge abgestellt, die einen Überblick über die einstigen Beförderungsaufgaben der Bahn vermitteln. Dazu gehören eine Raba-Diesellok und eine Dampflok mit einem Personen- und Güterzug. In den Schuppen stehen betriebsfähig die Dampfloks Nr. 1 und 5 (Baujahr 1948, Cn2t, ČKD), eine weitere Raba-Diesellok und eine Rangierdiesellok, die wir in Aktion erleben konnten. Ein Škoda-Pkw als Schienenfahrzeug ist ebenfalls zu sehen. Ein Nebengebäude beherbergt eine kleine, aber sehr informative Ausstellung von Dokumenten und Fotos über das ehemals 125 km umfassende Waldbahnnetz.

Lok Nr.	Bauart	Baujahr	Hersteller	Fabrik-Nr.
U 45 902	Dn2t	1916	M. ALLAMVA-SUTAK GEPGYARA Budapesten	4279
U 46 902	Dn2t	1942	M. ALLAMVA-SUTAK GEPGYARA Budapesten	5278
U 45 905	Dn2t	1916	O & K	1711

Die Strecke nach Hronec, wo Anschluß zu den ČSD besteht (der Reiseverkehr ist eingestellt), und ein Teil der Linie im Vydrovatal sind noch vorhanden. Mitglieder gesellschaftlicher Einrichtungen pflegen die Fahrzeuge und Anlagen. Sie wünschen auch im Interesse zahlrei-

1


2

Séria E | Kčs 3·20
Bež. čís. ✻ 6022
MOTOROVÁ TRAKCIA

I II III IV V VI VII VIII IX X XI XII 16
1 100 % | 50 % 17
2 KSL Žilina – Lesný závod Č. Váh 18
3 19
4 Cestovný lístok lesnej železnice 20
5 Liptovský Hrádok 21
6 22
7 Séria E | Kčs 3·20 23
8 km | Lipt. Hrádok | Čierny Váh | km 24
9 5 | Kráľ. Lehota | Niž. Chmelienec | 2 25
10 11 | Svarín | Svarín | 7 26
16 | Niž. Chmelienec | Kráľ. Lehota | 13
11 18 | Čierny Váh | Lipt. Hrádok | 18 27
12 Bežné číslo 28
13 ✻ 6022 29
14 MOTOROVÁ TRAKCIA 30
15 ■ T | S ■ 31

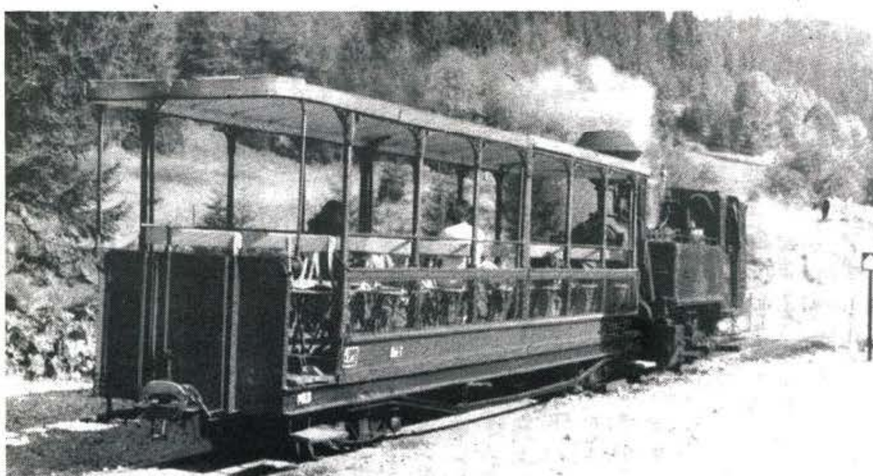
1 Streckenübersichtskarte über das Waldbahnnetz von Liptovský Hrádok
2 Fahrkarte für die Benutzung des Waldbahntriebwagens
3 Blick auf den Museumsbahnhof Čierny Balog
4 U 45 903 mit Aussichtswagen im Museumsbahnhof Čierny Balog

Zeichnung, Repro und Fotos: Verfasser

3



4



cher Touristen die Aufnahme eines Museumsbetriebes. Doch der Eigentümer der Fahrzeuge und Anlagen, die zuständige Verwaltung der Tschechoslowakischen Staatswälder ist zur Zeit noch nicht in der Lage, diesem Anliegen nachzukommen.
Der Museumsbahnhof Čierny Balog ist nur nach vorheriger Anmeldung zu besichtigen. Ab Brezno bestehen gute Busverbindungen. Die Anschrift: Stredoslovenske statne lesy Lesny zárod, ČSSR 976 52 Čierny Balog.

Waldbahn Liptovský Hrádok (PLŽ)
Hier sind in einer Werkstatt und einem Schuppen mehrere Triebfahrzeuge und Personenwagen abgestellt. Bemerkenswert ist der Triebwagen M 21 006. Er wurde 1947 in den Tatra-Werken gebaut, mit der Nr. 63726 ausgeliefert und im regelmäßigen Personenverkehr nach Liptovská Teplická (33,3 km) eingesetzt. Er befindet sich in einem guten Zustand und soll noch betriebsfähig sein. Von den drei Personenwagen ist besonders der $B\frac{A}{U}3$ interessant. Handelt es sich doch um den ehemaligen Triebwagen M 21 003. Wie bei den anderen Bahnen kann auch hier eine der 1960 gebauten 135-PS-starken Raba-Dieselloks (Typ M 0.42) besichtigt werden. Diese bei den Waldbahnen verbreiteten Lokomotiven wurden in Györ (UVR) gebaut. Die hier vorhandene trägt die Fabrik-Nr. 032. Ein Škoda-Pkw auf Schienen vervollständigt die Sammlung, derartige Fahrzeuge waren bei vielen Bahnen für Revisionszwecke vorhanden. Ein Sonderling bei den Waldbahnloks stellt die vorhandene, neu lackierte Dh2-Schlepptenderlok mit der Bezeichnung K-Č-4 dar. Sie entstand 1950 in den Škoda-Werken (Fabrik-Nr. 2064) innerhalb einer für die UdSSR bestimmten Serie. Hinzu kommen noch drei weitere Dampfloks mit den in der Tabelle angegebenen Daten (S. 12 oben). Bei allen Bahnen sind zahlreiche Güterwagen vorhanden, wobei Schemelwagen für den Langholztransport dominieren. Teilweise beladen, vermitteln sie gute Vorstellungen vom harten Waldbahnbetrieb.
Ein Besuch der „Waldbahnendenkmäler" lohnt sich. Am interessantesten ist dabei zweifellos die Museumsanlage in Bystrica-Vychylovka. Dennoch vermitteln alle Objekte einen umfassenden Eindruck vom technischen Niveau, der Transporttechnologie und der Leistungsfähigkeit dieser Bahnen. Gut gelaunt und voller Eindrücke fuhren wir im Schlafwagen des R 480 von Poprad zurück direkt bis Dresden.

Höchster Bahnhof der BDŽ

Der Bahnhof Avramovi Kolibi (Avram-Hütten) in den West-Rhodopen, mit 1 267 m (nach einer anderen Angabe 1 260 m) ü. N.N. ist die höchstgelegene Eisenbahnstation in der VR Bulgarien. Dieser Bahnhof befindet sich an der Schmalspurbahn Septemvri – Velingrad – Jakoruda – Raslog – Bansko – Dobriniste.
Mit dem Bau der Strecke wurde 1923 begonnen; erst 1945 konnte er zu Ende geführt werden. Infolge des teilweise stark



zerklüfteten Geländes gelten Projektierung und Bau als beachtliche ingenieurtechnische Leistung. Für Eisenbahnfreunde sind besonders die Kehrtunnel zwischen den Stationen Sveta Petka und Avramovi Kolibi interessant. Da vor allem der Streckenabschnitt Septemvri – Avramovi Kolibi landschaftlich recht reizvoll ist, wird die Bahn gern von Wanderern und Bergsteigern benutzt, um an den Fuß des Pirin-Gebirges zu gelangen. Die Bedeutung der Strecke für die Industrie, Forst- und Landwirtschaft ist beträchtlich.

Text und Foto:
K. König, Berlin

Michael Behnke, Quedlinburg

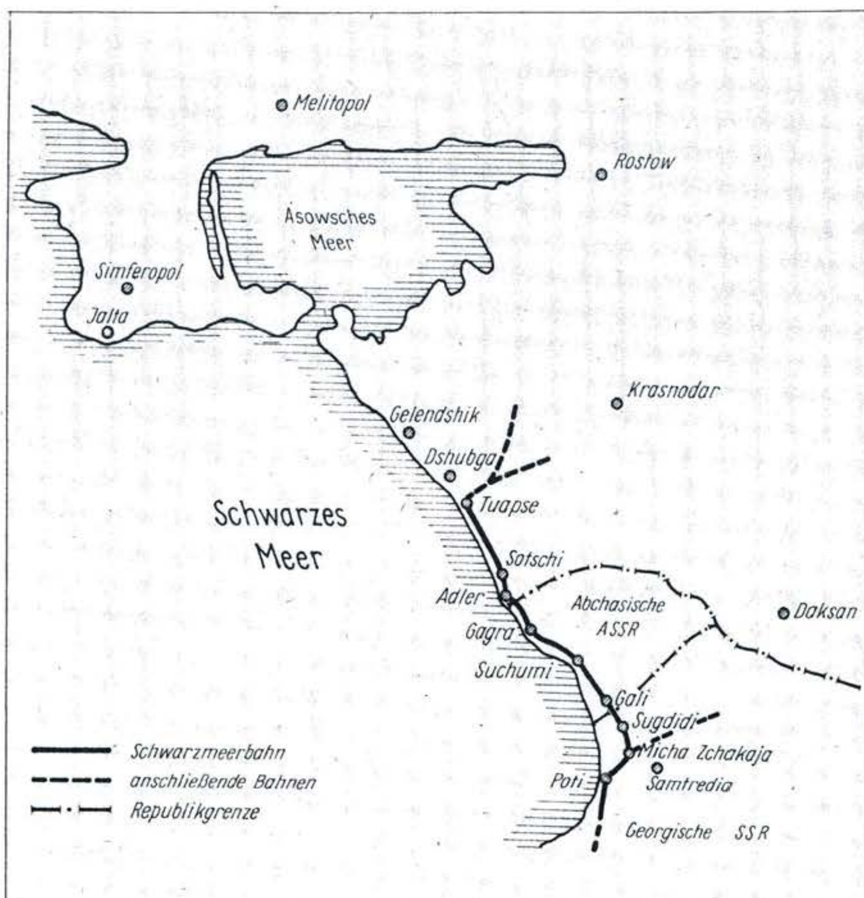
Entlang der Schwarzmeerküste

Die am Rande des Kaukasus gelegene sowjetische Schwarzmeerküste ist durch die Orte Sotschi und Suchumi überall bekannt geworden. Jährlich verbringen hier zahlreiche Bürger unserer Republik ihren Erholungsurlaub. Für den Modelleisenbahner und Eisenbahnfreund hat diese Gegend einen zusätzlichen Reiz: Am Küstenstreifen entlang verläuft eine Strecke der Sowjetischen Eisenbahnen. Diese Bahnlinie verbindet einen Teil der Georgischen SSR mit dem übrigen Sowjetland. Sie beginnt in der Hafenstadt Tuapse und verläuft durch Sotschi, Gagra und Suchumi bis zur Station Micha Zchahaja. Hier mündet das Gleis in die Transkaukasische Bahn, die von der Hafenstadt Poti kommend über den Surampaß nach Tbilissi und weiter nach Baku führt. Letztere wurde 1883 in Betrieb genommen und diente vor allem dem Abtransport des Erdöls aus der Gegend von Baku zu den Schwarzmeerhäfen Poti und Batumi. Als die Strecke Tuapse–Micha Zchahaja noch nicht existierte, mußten Reisende nach Tbilissi aus dem damaligen Zentralrußland den großen Umweg über Grosny und Baku in Kauf nehmen. Schon seit langem gab es Projekte für den Bahnbau in diesem Gebiet, aber in Angriff genommen wurde der Streckenbau dieser technisch überaus schwierigen Linie erst unter der Sowjetmacht. So begannen Ende der 20er Jahre die Streckenarbeiten in der Hafenstadt Tuapse. Mehrere Bauunterbrechungen, zuletzt bedingt durch den Großen Vaterländischen Krieg, führten dazu, daß die gesamte Strecke erst 1946 in Betrieb genommen werden konnte.

Mit 3 000 Volt an der Küste entlang

Die Bahn erschließt die landschaftlich schönsten Gebiete der sowjetischen Kaukasusküste. Eingezwängt zwischen dem Schwarzen Meer und den Ausläufern des Kaukasus gibt es zahlreiche Brücken- und Tunnelbauten unterschiedlicher Größe und Länge. Ein großer Teil der Strecke verläuft am Ufer des Schwarzen Meeres entlang. Wo dies nicht möglich war, wie in Sotschi, Gagra und Nowy Afon, wich man durch zahlreiche Kunstbauten in die Seitentäler des Küstengebirges aus. Der Bahnverwaltung obliegen zwei Direktionsbereiche. Der nördliche Teil bis Adler wird von der nordkaukasischen Eisenbahndirektion verwaltet. Für die südlich von Adler über Gagra nach Suchumi verlaufende Straße ist die transkaukasische Eisenbahndirektion zuständig.

Die ausschließlich eingleisige Strecke ist mit modernen Sicherungsanlagen ausgerüstet, wozu Lichtsignale und automatischer Streckenblock gehören. Anfang der 50er Jahre begann die Elektrifizierung der Bahnstrecke mit 3 000-Volt-Gleichstrom. Zum Einsatz gelangen im Reise- und Güterverkehr Doppellokomotiven der Baureihe BΛ 8, die in der Elektrolokomotivfabrik Tbilissi produziert werden. Hinzu kamen in der jüngsten Vergangenheit die leistungsstärkeren Lokomotiven der Baureihe BΛ 10. Im transkaukasischen Direktionsbezirk kann man auch noch die wesentlich älteren Elloks der Baureihe BΛ 22 M im Zugdienst beobachten.



Dieselloks im Rangierdienst

Der Nahverkehr wird fast ausschließlich von elektrischen Triebzügen der Baureihe 3P 2 übernommen. Sie ermöglichen einen schnellen und bequemen Reiseverkehr zwischen den Städten Tuapse, Sotschi und Suchumi sowie den an der Strecke liegenden zahlreichen Orten. Einige elektrische Tiebzüge tragen Namen bekannter Orte der Schwarzmeerküste.

Im Rangierdienst sind auf den größeren Bahnhöfen Diesellokomotiven unterschiedlichster Bauart eingesetzt, so in Sotschi und Adler Diesellokomotiven der Baureihen T3M 1 und T3M 2. Außerdem sind im Bereich der transkaukasischen Eisenbahndirektion auch Rangierdiesellokomotiven tschechoslowakischer Produktion beheimatet. In Gagra rangieren beispielsweise Maschinen der Baureihe CM3 2. Die ČKD-Werke in Prag lieferten diese Lokomotiven an mehrere Bahnverwaltungen, und auch die DR kaufte 1962 zwanzig derartige Lokomotiven für den Rangierdienst auf dem Leipziger Hauptbahnhof. Bei uns wurden sie als Baureihe V 75 (107) in den Lokbestand eingereiht. Inzwischen liefert die ČSSR die leistungsstärkere Baureihe CM3 3 an die Sowjeti-

1

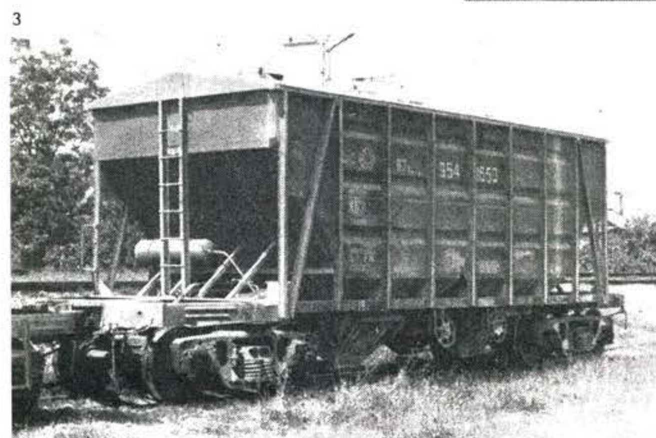


1 Der Schnellzug Suchumi – Moskau erreicht den Bahnhof Adler mit einer Ellok der BR BΛ 8.
2 Im Rangierdienst herrschen die Dielselloks der Baureihe T3M 1 vor. Diese 1 000-PS-starken Maschinen baute das Brjansker Maschinenbauwerk 1958 erstmalig. Zunächst nur auf der Moskauer Ringbahn eingesetzt, verkehren sie inzwischen in allen Teilen der UdSSR. Als Weiterentwicklung entstand später die T3M 2. Auch sie ist heute auf Bahnhöfen der sowjetischen „Schwarzmeerküstenbahn" anzutreffen.
3 Geschlossener Trichterwagen zum Transport nässeempfindlicher Schüttgüter. 67 t Lademasse kann dieses Fahrzeug aufnehmen.
4 Dieser achtachsige Kesselwagen – aufgenommen im Bahnhof Adler – hat eine Lademasse von 120 t. Bei einem Vergleich mit den vierachsigen Kesselwagen europäischer Regelspurbahnen fallen die wesentlich größeren Dimensionen breitspuriger Eisenbahnwagen sofort ins Auge.

2



3



4



schen Eisenbahnen, die in Suchumi den Rangierdienst übernehmen.

Vierachser und Ganzstahlwagen

Der Wagenpark unterscheidet sich gegenüber den europäischen Bahnen vor allem durch das größere Profil und die automatische Mittelpufferkupplung. Zweiachser sind kaum noch vorhanden und nicht mehr im regulären Zugdienst eingesetzt. Die Fernreisezüge bestehen aus durchschnittlich 14 bis 16 vierachsigen Ganzstahlwagen. Viele Reisezugwagen sind im VEB Waggonbau Ammendorf oder Görlitz hergestellt worden. Für den Reisezugverkehr hat der Bahnhof Adler eine besondere Bedeutung, da hier viele Fernreisezüge beginnen bzw. enden, wie von und nach Moskau, Nowosibirsk und Leningrad. Hinzu kommen verschiedene Kurswagenläufe aus den sozialistischen Ländern. Daher gibt es hier umfangreiche Abstellgleise für die Pflege und Wartung der Reisezüge. Im Güterwagenpark der Sowjetischen Eisenbahnen dominiert derzeit der Vierachser mit 50 bis 60 t Lademasse. Teilweise sieht man in den Güterzügen außerdem schon achtachsige Hochbordwagen mit 125 t und achtachsige Kesselwagen mit 120 t Lademasse.

Modern und leistungsfähig

Auch die Strecke Tuapse – Micha Zchahaja präsentiert dem Besucher ein Stück moderne und leistungsfähige Eisenbahn in der Sowjetunion. Immer wieder ist man von der Sauberkeit der Bahnanlagen und Fahrzeuge beeindruckt. Die Anforderungen an den Schienenstrang entlang der Schwarzmeerküste werden in Zukunft weiter wachsen. Er wird die steigenden Transportaufgaben der Wirtschaft übernehmen.

Zeichnung: Archiv; Fotos: Verfasser (1, 3 und 4), Archiv (2)

Zum 6. Verbandstag des DMV

Mehr als nur ein Hobby

Im Gespräch mit Heinz Haase, Vorsitzender der Kommission „Nahverkehrsfreunde" beim Präsidium des DMV

„me": Sie sind mit unserem Verband schon viele Jahre verbunden und Ihrem Aufgabengebiet „Nahverkehr" treu geblieben.

Heinz Haase: Während des 2. Verbandstages – er fand 1970 in Schwarzburg statt – wurde ich Ehrenmitglied des DMV. Von Anfang an galt meine Aufmerksamkeit und Unterstützung besonders dem Wiederaufbau, der Erhaltung und dem Einsatz historischer Straßenbahnfahrzeuge. Höhepunkte waren für mich dabei die Aktivitäten zum MOROP-Kongreß 1971 in Dresden, zur Feier 100 Jahre Straßenbahn in Dresden 1972, zum 3. Verbandstag 1974 in Dresden sowie zum 4. Verbandstag 1978, wiederum in der Elbemetropole. Folgerichtig beschloß das Präsidium unseres Verbandes im Jahre 1979, eine Kommission „Nahverkehrsfreunde" zu bilden.

„me": Seitdem sind Sie deren Vorsitzender und natürlich auch Mitglied des Präsidiums. Wieviel Arbeitsgemeinschaften beschäftigen sich mit dem Nahverkehr?

Heinz Haase: Als unser Verband gegründet wurde, gab es bereits Freunde, die sich mit dem Städtischen Nahverkehr beschäftigten. Sie waren in verschiedensten Arbeitsgemeinschaften organisiert. Inzwischen hat sich die Zahl der Nahverkehrsfreunde beträchtlich erhöht. Heute gibt es insgesamt 27 Arbeitsgemeinschaften mit etwa 400 Mitgliedern, die sich ausschließlich diesem vielseitigen Thema widmen. Zu den wichtigsten Aufgaben gehört neben dem bereits erwähnten Aufbau, der Pflege und des Einsatzes historischer Straßenbahnen auch das Erforschen der Geschichte der Straßenbahnbetriebe. Ebenfalls kommt der Straßenbahn-Modellbau nicht zu kurz.
Besonders erwähnen möchte ich das Engagement einiger Freunde zur Erhaltung des Straßenbahnbetriebes im Kirnitzschtal. Was hier geleistet wird, ist mit Worten kaum zu beschreiben.

„me": Historische Straßenbahnen gibt es inzwischen in zahlreichen Verkehrsbetrieben. Das Restaurieren der Fahrzeuge erfordert viel Einsatzbereitschaft und handwerkliches Können. Welche Aufgaben übernehmen dabei die Mitglieder des DMV?

Heinz Haase: Bereits zum MOROP-Kongreß 1971 in Dresden und zu den 100jährigen Straßenbahnjubiläen in Leipzig und Dresden wurden die ersten wieder aufgebauten Straßenbahnveteranen der Öffentlichkeit vorgestellt.
Heute sind bereits 56 historische Straßenbahnwagen und zwei Kraftomnibusse vorhanden, und besonders die Freunde aus unserer Hauptstadt Berlin können mit einem attraktiven Wagenpark aufwarten. Daß unsere Arbeitsgemeinschaften allein nicht die Kraft haben, die materiellen und finanziellen Voraussetzungen zu schaffen, versteht sich von selbst. Die städtischen Nahverkehrsbetriebe unterstützen unsere Arbeitsgemeinschaften auf allen Gebieten. Die Palette reicht vom eigenverantwortlichen Neuaufbau durch unsere Verbandsfreunde bis zur im Betriebsplan vorgesehenen Erhaltung historischer Fahrzeuge. Überall haben sich dabei inzwischen aktive Mitglieder unseres Verbandes an die Spitze gestellt. Ihnen gilt mein besonderer Dank, aber ebenso den Leitern der Nahverkehrsbetriebe.



Heinz Haase
geboren am 30. Oktober 1922
Kraftfahrzeugschlosser,
Ingenieur für Kraftfahrzeugbau
seit 1950 in den Verkehrsbetrieben der Stadt Dresden tätig
seit 1964 Verkehrsdirektor – Oberingenieur

„me": Die Bilanz kann sich also sehen lassen. Was ist insbesondere in Vorbereitung des 6. Verbandstages des DMV vorgesehen und welche Aufgaben werden danach zu lösen sein?

Heinz Haase: In allen Bezirken bereiten sich unsere Arbeitsgemeinschaften auf die Bezirksdelegiertenkonferenzen und den Verbandstag vor. Dabei gibt es die unterschiedlichsten Möglichkeiten. Besonders kommt es darauf an, die Freizeit interessant zu organisieren und mit den kulturpolitischen Aufgaben zu koppeln.
Die Kommission „Nahverkehrsfreunde" orientiert dabei auf
– die Erforschung der Betriebsgeschichte in den Nahverkehrsbetrieben,
– den Aufbau und Pflege historischer Straßenbahnwagen,
– den Einsatz historischer Fahrzeuge zu gesellschaftlichen Höhepunkten,
– die Hilfe in den Nahverkehrsbetrieben beim Lösen operativer Aufgaben und nicht zuletzt auf
– die Nachwuchsgewinnung für die Nahverkehrsbetriebe.

Wie Sie sehen, ist der Spielraum für unsere Mitglieder zur sinnvollen Freizeitbetätigung außerordentlich vielfältig. Wenn es uns als Kommission gelingt, helfend zu lenken und die Verbindungen zwischen dem Verband und den Nahverkehrsbetrieben weiter zu stabilisieren, dann unterstützen wir unsere Arbeitsgemeinschaften noch mehr und setzen die Kraft der Kommissionsmitglieder noch konzentrierter ein.

„me": Die zentrale Kommission „Nahverkehrsfreunde" beim Präsidium des DMV bemüht sich, den Erfahrungsaustausch zwischen den Arbeitsgemeinschaften weiter zu entwickeln. Eine erste Veranstaltung dieser Art fand am 31. Mai 1986 in Dresden statt. Welches Ziel wurde damit verfolgt?

Heinz Haase: Den ersten zentralen Erfahrungsaustausch mit den Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaften des Nahverkehrs gingen verschiedene Zusammenkünfte auf bezirklicher Ebene voraus. Besondere Verdienste gibt es hierbei im Bereich des Bezirksvorstandes Erfurt.
Nun, in Dresden haben wir Erreichtes ausgewertet und uns neue Aufgaben gestellt. Dieser nicht zufällig vor dem 6. Verbandstag organisierte Erfahrungsaustausch mobilisierte ganz gezielt alle Kräfte für die künftigen Aufgaben. Die Beschlüsse des XI. Parteitages haben uns bestätigt, daß wir auf der richtigen Spur sind. Die Veranstaltung wurde übrigens durch den Betriebsdirektor der VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden, Dr. sc. Ritschel, großzügig unterstützt, worüber wir uns sehr gefreut haben. Das Rahmenprogramm mit einer großen öffentlichen Fahrzeugschau – sie wurde von 7000 Interessenten besucht – war gleichzeitig ein kulturpolitisches und kommunales Ereignis zu den Volkskammer- und Bezirkstagswahlen.

„me": Wir danken für das Gespräch und wünschen Ihnen bei der Arbeit als Kommissionsvorsitzender weiterhin viel Erfolg.

Das Gespräch führte
Wolf-Dietger Machel

Neubaustrecke in Görlitz



Seit dem 8. März 1986 hat sich beim Görlitzer Nahverkehr einiges verändert. Wichtigste Neuerung ist die Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 1 „Haus der Jugend – Königshufen". Damit haben sich für die rund 20 000 Einwohner des größten Neubaustadtteiles von Görlitz die Verkehrsverhältnisse verbessert. Nunmehr gelangt man vom Stadtzentrum in 10 Minuten energiesparend und umweltfreundlich nach Königshufen. Teilweise wird die völlig rekonstruierte und zweigleisig ausgebaute Trasse in Richtung Bezirkskrankenhaus mitbenutzt, von der die 1,2 km lange Neubaustrecke abzweigt. Werktags fahren die Züge im Berufsverkehr alle 10, sonst alle 20 Minuten und abends halbstündlich. Derzeit endet die Linie 1 am Gleisstumpf „Alexander-Bolze-Hof". Über eine einfache Gleisverbindung werden die Beiwagen getauscht. Noch in diesem Jahr wird die Gleisschleife an der jetzigen Buswendestelle fertiggestellt. Dann können nach Königshufen auch Einrichtungsfahrzeuge verkehren.
Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke trat am 8. März 1986 ab 4.00 Uhr im gesamten Stadtgebiet der neue Fahrplan in Kraft. Die Linie 2 verkehrt wieder zwischen Landeskrone und Platz der Befreiung. Durch das Vorhandensein von Gleisdreiecken können Einrichtungsfahrzeuge verkehren. Seit fast 20 Jahren gibt es jetzt auch wieder eine Linie 3 in Görlitz. Zweirichtungstriebwagen (solo) bedienen den Streckenabschnitt Platz der Befreiung – Rauschwalder Straße. Der letzte Abschnitt zur Endhaltestelle Rauschwalde wird allerdings im Schienenersatzverkehr befahren, da die Straßenbahntrasse rekonstruiert wird, um künftig das dortige Neubaugebiet besser zu erschließen.
Das Foto zeigt einen Zug der Linie 1 (Tw 6, Bw 61) am 8. März 1986 auf der Neubaustrecke.

Text und Foto:
W. Rettig, Görlitz

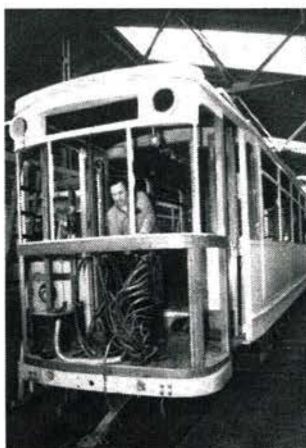
Karl-Marx-Stadt

Beiwagenpark wurde modernisiert

Der Umbau von Beiwagen des Typs B2-62 für die schmalspurige Straßenbahn in Karl-Marx-Stadt ist abgeschlossen worden. Im Januar 1986 übergab die Hauptwerkstatt Kappel das letzte derartige Fahrzeug zum Verkehrseinsatz. Es stehen somit zur Verfügung: Nr. 631II (ex Halle Nr. 404) und Nr. 632II–638II, 639 (ex Leipzig Nr. 938, 968, 969, 979, 995, 982, 988, 990).
Entgegen der bisherigen Absicht wurde der ex-Leipziger Beiwagen 981 nicht zum Wagen Nr. 640 umgebaut, sondern ausgemustert. – An Altbaufahrzeugen sind außerdem noch die Beiwagen Nr. 566, 582, 584 und 596 vorhanden. Der Triebwagenpark zur Personenbeförderung besteht für die Schmalspurbahn noch aus den Fahrzeugen Nr. 312, 316, 317, 322, 326, 327, 328, 332, 334, 340, 344, 345, 351 und 352. Sie verkehren als „unechte" Ein-Richtungswagen (vgl. „me" 2/85). Ausnahmen bilden die Triebwagen 327 und 351, die für Rangierzwecke und Pendelfahrten mit Einzelwagen Zwei-Richtungsfahrzeuge geblieben sind, aber sich mit allen Beiwagen freizügig kuppeln lassen.

Straßenbahnfahrzeuge unter Denkmalschutz

Der Bestand an Schmalspurtrieb- und beiwagen hat sich durch die rückläufige Netzentwicklung während der letzten 10 Jahre stark verringert. Um aber Zeugen der über 100jährigen Nahverkehrsgeschichte der Nachwelt zu erhalten, wurden Vertreter wesentlicher Fahrzeugserien, die das Stadtbild über viele Jahrzehnte bestimmten, nach Ablauf der letzten Untersuchungsfrist nicht verschrottet, sondern unter Denkmalschutz gestellt. Damit verbunden ist auch die Verpflichtung zum Restaurieren dieser Fahrzeuge als Denkmale der Produktionsgeschichte in der sächsischen Industriestadt. Folgende Trieb- und Beiwagen sind vorerst als geschützte Objekte deklariert:
Tw 69, ex 1169 ex 169, Baujahr



1920 (Eigenbau/SSW); fahrbereiter Traditionswagen
Tw 318, ex 218, Baujahr 1928 (Busch-Bautzen/AEG)[1]
Tw 15, ex 1267, ex 267, Baujahr 1925 (Weyer-Düsseldorf/AEG)
Bw 539, Baujahr 1925/26 (Christoph & Unmack, Niesky)
Bw 552, Baujahr 1927 (Busch, Bautzen)
Bw 598, Baujahr 1928 (Waggonfabrik Werdau/Sa.)[1]
Atw 1035, Schienenschleifwagen (Schörling, Hannover), Baujahr 1940
Abw 1053, offener Güterwagen, Baujahr 1917
Vorgesehen ist für den Museumsbestand ein noch im Betriebseinsatz befindlicher Triebwagen mit Tonnendach. Während die Personenfahrzeuge schrittweise nach vorgeschriebener technischer Untersuchung und Umbau in den Zustand bestimmter Entwicklungsstadien für Sonderfahrten mit Fahrgastbeförderung vorgesehen sind, bleiben die Dienstwagen Standobjekte.
Gleichzeitig mit den Straßenbahnwagen wurden auch die Wagenhalle und das ehemalige Dienstgebäude des Bahnhofsleiters in Altendorf als Denkmale erklärt.
Das Foto zeigt den im Umbau begriffenen Triebwagen Nr. 15, der wieder seinen Ursprungszustand erhalten soll. Mit viel Engagement und Sachkenntnis widmet sich Wagenmeister Horst Arnold den Rekonstruktionsarbeiten.

Text und Foto:
H. Matthes, Karl-Marx-Stadt

Fußnote
1) Über diese Fahrzeugserien wird im „me" zu einem späteren Zeitpunkt ausführlich berichtet.

Erfurt

Notgleis bei Gleisbauarbeiten

Um bei Gleisbauarbeiten auf den Schienenersatzverkehr mit Bussen weitestgehend verzichten und die Straßenbahnverkehrsleistungen ohne nennenswerte Einschränkungen aufrechterhalten zu können, erprobte der VEB (K) Erfurter Verkehrsbetriebe eine weitere neue Technologie.
Im Juni 1983 wurde bei der Gleisrekonstruktion in der Nordhäuser Straße der Straßenbahnverkehr mit einem auf dem Fahrbahnbelag verlegten Notgleis und einer vereinfachten Fahrleitung (Abb.) an der Gleisbaustelle vorbeigeleitet.

Text und Foto:
M. Hobe, Erfurt



Naumburg und Bad Schandau vorübergehend eingestellt

Für etwa ein Jahr ist am 29. Januar 1986 die Naumburger Straßenbahn wegen umfangreicher Sanierungsarbeiten stillgelegt worden. Ab 12. Dezember 1985 wurde der Betrieb auf der Kirnitzschtalbahn ebenfalls eingestellt, da die Bahnanlagen erneuert werden müssen. Eine Teilinbetriebnahme ist für Anfang Juli 1986 vorgesehen.
me

Dresdner PE 35 Jahre alt

Am 1. Mai 1951 erhielt die damalige Kindereisenbahn Dresden den verpflichtenden Namen „Pioniereisenbahn". Damit existierte die erste Pioniereisenbahn in unserer Republik. Heute ist sie die leistungsfähigste Bahn dieser Art in der DDR.
Allerdings gab es 1951 erst zwei Züge. Sie fuhren auf der 1,71 km langen Strecke vom Bahnhof „Frohe Zukunft" am Fučikplatz und zum Bahnhof „Freundschaft" am Zoo. Bereits am Internationalen Kindertag 1951 wurde die Bahn verlängert, und es konnten die Bahnhöfe „Frieden" am Carolasee und „Aufbau" am Palaisteich übergeben werden. Am 15. Juli 1951 wurde der Bahnhof „Einheit" an der Karcherallee in Betrieb genommen. Die Streckenlänge betrug pro Rundfahrt nunmehr 5,6 km.
Während die Bahn 1951 29 4756 Personen beförderte, stieg die Leistung bis 1961 auf jährlich etwa 350 000 Personen. Um die erhöhte Nachfrage besser befriedigen zu können, kam 1962 ein dritter Zug hinzu. Der damit mögliche Einsatz von gleichzeitig drei Zügen erforderte eine Erweiterung des Bahnhofs am Zoo. Anläßlich des 15. Betriebsjahres am 1. April 1966 wurde der erweiterte Bahnhof dem Verkehr übergeben. Ab 1. Juni 1968 kam ein zweites Gleis zwischen den Bahnhöfen Fučikplatz und Zoo hinzu. Die Gesamtstreckenlänge der Bahn beträgt nunmehr rund 6,5 km.
In den 70er Jahren wurde der überalterte Wagenpark durch Neubauwagen verjüngt. Zwischen 1979 und 1984 sind die Sicherungsanlagen und Hochbauten der Bahnhöfe Fučikplatz, Carolasee und Palaisteich modernisiert worden.
Anläßlich des VII. Pioniertreffens 1982 ist ein weiterer Zug hinzugekommen.
Damit sind derzeit zwei Dampflokomotiven, zwei Elektrospeicherlokomotiven sowie 34 Personenwagen in Betrieb.
1985 wurden von den 350 Pioniereisenbahnern 540 868 Personen befördert. Seit Eröffnung der Pioniereisenbahn fanden 16 453 225 Personen Freude und Entspannung bei einer halbstündigen Fahrt durch den Großen Garten in Dresden. Dafür war eine Fahrleistung von 864 622,3 km erforderlich. All diese Ergebnisse sind das Resultat einer fundierten Ausbildung. Neben einer sinnvollen Freizeitbeschäftigung werden die Pioniereisenbahner auf einen interessanten Beruf bei der Deutschen Reichsbahn vorbereitet. Zur Zeit werden die Gleisanlagen erneuert. Hinzu kommen wird eine weitere moderne Sicherungs- und Fernmeldetechnik. Umfassende Unterstützung gewährt dabei der gesellschaftliche Partner, die Deutsche Reichsbahn. Abb. 1 zeigt die Lok EA 02 am 30. Juli 1982 mit einem Zug im Bahnhof „Frohe Zukunft".
Text und Foto: M. Schneider, Dresden

1



IV K jetzt auch in Freital-Hainsberg

2



Wie bereits berichtet, wurden 1985 die Traditionszüge zwischen Radebeul Ost und Radeburg zeitweise mit der Lok 99 1568 bespannt, weil sich die Traditionslok 99 1539 längere Zeit im Raw Görlitz zur Revision befand. Nachdem sie nun wieder in Radebeul Ost ist, konnte die 99 1568 dann zur Einsatzstelle Freital-Hainsberg des Bw Nossen umgesetzt werden. Vorrangig wird die Maschine hier als Heiz- und Rangierlok genutzt. Am 9. November 1985 zog sie auch einen Arbeitszug der Bahnmeisterei Freital durch das Weißeritztal. Durch das beteiligte Kollektiv der Arbeitsgemeinschaft 3/67 „Weißeritztalbahn" wurden die mitgeführten vierachsigen Drehschemelwagen zweimal mit ausgebauten Holzschwellen beladen und damit ehemalige Gleisbaustellen beräumt. (Abb. 2) Damit erfolgte erstmals seit vielen Jahren, ausgenommen das Jubiläum „100 Jahre Weißeritztalbahn 1983", wieder der Einsatz einer Lok der ehemaligen Baureihe IV K auf dieser Strecke.
Text: R. Kempe, Dresden
Foto: B. Ratajczak, Dresden

Halbzeit in Zürich

Beim Bau der Zürcher S-Bahn ist Halbzeit! Quer durch die Stadt sind 12 km Eisenbahnstrecke im Bau. Diese Trasse wird das Herzstück der künftigen S-Bahn sein, die zum Sommerfahrplan 1990 dem Verkehr übergeben wird. Im Vorbahnhof des Züricher Hauptbahnhofs verschwindet die neue Strecke im „Untergrund", unterquert den Fluß Sihl und mündet in einen viergleisig angelegten unterirdischen Durchgangsbahnhof. Am entgegengesetzten Bahnhofskopf unterquert sie den Fluß Limmat und führt unter der Züricher Altstadt zum bestehenden Bahnhof Stadelhofen.
Dieser Bahnhof muß mit enormen Aufwendungen umgebaut und auf drei Gleise erweitert werden. Er befindet sich zwischen zwei Tunnelportalen und wird auf der einen Seite von einer riesigen Stützmauer begrenzt. Letztere muß teilweise abgetragen werden, ohne den dort vorhandenen, sehr wertvollen und alten Baumbestand zu dezimieren.
Im anschließenden Tunnel teilt sich die Strecke in die alte, dem Zürichsee entlangführende Strecke und den neuen, im Bau befindlichen Tunnel. Dieser durchquert den Zürichberg. In Dübendorf erreicht die Trasse wieder die Oberfläche. Der Tunnel wird im Vollschnitt mit einer Tunnelfräse hergestellt. Die Fräse hat einen Durchmesser von 11,50 m, ist 150 m lang und ermöglicht eine Vortrieb-Tagesleistung von 12 m. Der Tunnel wird nach der Fertigstellung 4350 m lang sein.
In Dübendorf führt die Strecke über zwei Viadukte und entsprechende Rampenbauwerke zu den Anschlüssen an bestehende Strecken.
Auf der Züricher S-Bahn werden dreiteilige Doppelstock-Wendezüge zum Einsatz gelangen.
Das gesamte S-Bahn-Netz wird einmal 360 km lang sein.
Abgr.

Züricher Straßenbahn erweitert

Am 1. Februar 1986 wurde in Zürich nach vielen Jahren wieder eine neue Straßenbahnstrecke eröffnet. Die Trasse verläuft zum größten Teil unterirdisch. Der restliche Teil befindet sich auf einem eigenen Bahnkörper. Der Endpunkt der Linie liegt in Stettbach, in unmittelbare Nähe des künftigen gleichnamigen S-Bahn-Haltepunktes. Da auf dieser Linie mit 60 km/h gefahren wird, mußte sie mit Signal-Anlagen ausgerüstet werden. Die Fahrzeit vom Milchbuck nach Stettbach beträgt 12 Minuten. Mit der Eröffnung dieser Straßenbahnlinie ist ein entscheidender Schritt zur Verkehrsberuhigung in der Stadt Zürich erreicht worden.
Abgr.

Zum Nachbauen

Der ukrainische Bastler Michael Masljuk brachte ein Kunststück fertig. Er schuf eine nur mit einem Mikroskop zu sehende Lok nebst 15 Waggons, die ohne anzustoßen einen Tunnel passieren kann, der in ein menschliches Haar gebohrt worden ist.
me (ND v. 28. 10. 1985)

Prager Metro wächst

Ein rund fünf Kilometer langer Abschnitt der Prager Metro ist Anfang November 1985 in Betrieb genommen worden. Er verbindet das Metro-Dreieck im Stadtzentrum mit dem Industriebezirk Smichov.
me

Dipl.-Ing. Paed. Claus Dahl (DMV), Burg

Gleisbilddarstellung mittels Bildschirmgrafik

Fortsetzung des Beitrages aus Heft 5/1986

Die siebente Gruppe enthält die horizontalen Elemente für Signale und die Anzeige der eingestellten Fahrtrichtung. Da leider keine Farben genutzt werden können, wurde eine Symbolik ähnlich der des Gleissperrsignals gewählt, sie hat aber eine andere Bedeutung. Der Querstrich bedeutet Halt, der Schrägstrich jede Form bedingten Fahrens und der Längsstrich freie Fahrt. Durch Erhöhung um 1 kommt man vom Halt in das bedingte Fahren. Um weitere 1 in die freie Fahrt. Addition von 2 bewirkt sofort Übergang in die freie Fahrt, entsprechend umgekehrt erfolgt das Rücksetzen des Signals. Der Besetztmodus wird genauso gehandhabt wie bisher. Die ersten sechs Elemente sind für Signale in Fahrtrichtung rechts, die nächsten sechs für links. Die Fahrtrichtungssymbole der letzten vier Elemente konnten wegen des fehlenden Adreßraumes nur auf einer der oberen Seite angeordnet werden.

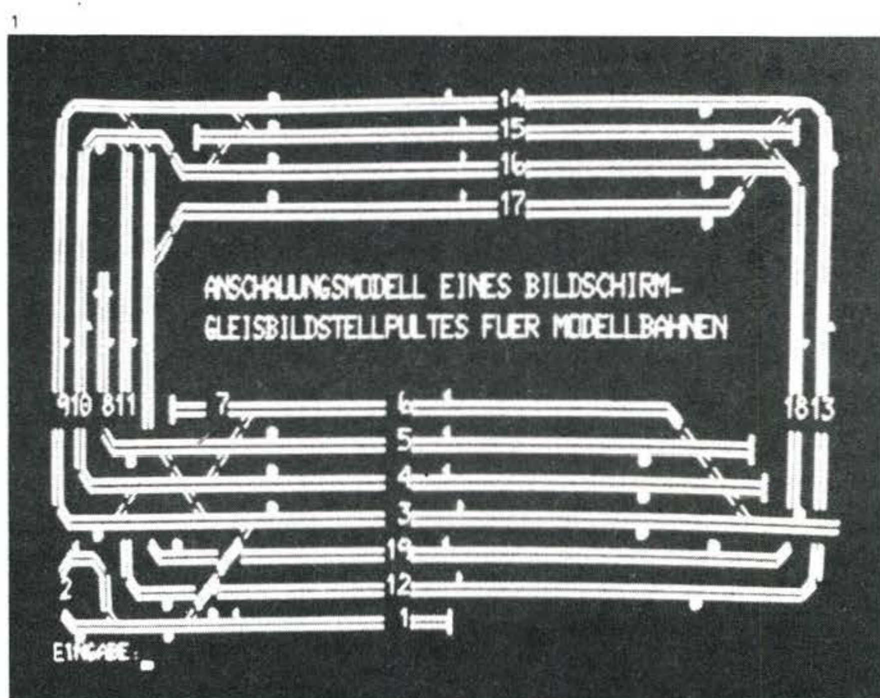
In entsprechender Weise sind die vertikalen Elemente der achten und letzten Gruppe zu betrachten.

Um dem Leser einen Gesamteindruck zu vermitteln, zeigen zwei Bildschirmaufnahmen Musterbilder. In ihnen ist die unterste (16.) Zeile für Befehlseingaben und Anzeige von Rechnerzuständen vorgesehen. Das zweite Musterbild zeigt einen Betriebszustand mit stehenden und fahrenden Zügen, gewählten Fahrstraßen und gestellten Signalen. Aufgrund von Mängeln, die sich auf dem Wege der fotografischen Bearbeitung ergeben haben, sind einige Einzelheiten nicht so deutlich wie auf dem Original-Bildschirmbild zu erkennen.

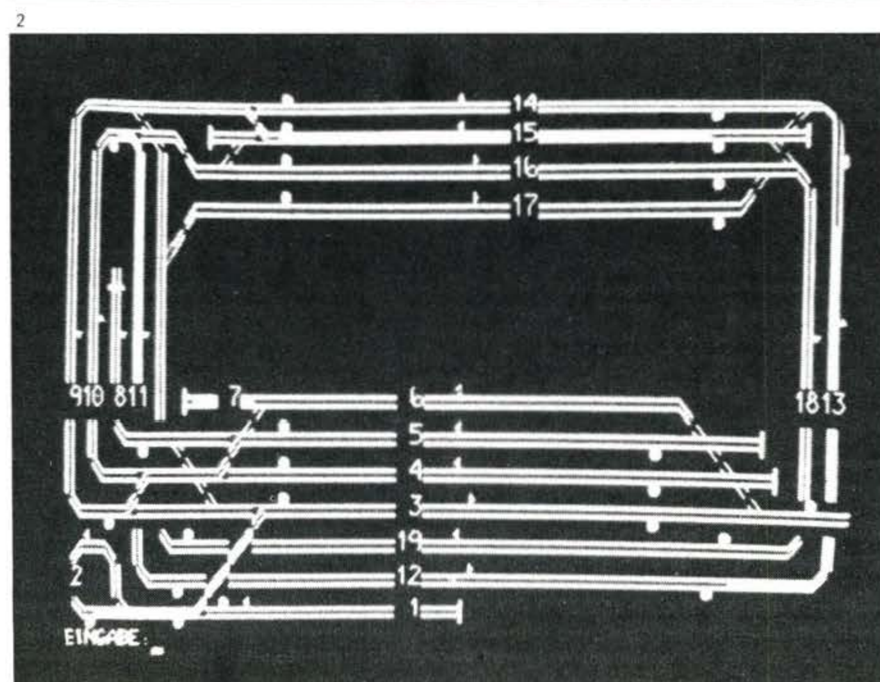
Unter Berücksichtigung aller Eigenschaften der hier vorgestellten Bildelemente zeigt sich, daß die Darstellung komplizierter Gleisentwicklungen in die Horizontale verlegt werden sollte, weil diese Elemente nur ein halbes Gleisbildfeld benötigen, in der Vertikalen aber ein ganzes. Doppelte Kreuzungsweichen usw. erfordern vertikal mehr Platz auf dem Bildschirm als horizontal. Das Problem des unterschiedlichen Niveaus der Gleise bei Über- bzw. Unterführung läßt sich so lösen, indem das unten liegende Gleis unterbrochen wird.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß mit dem hier vorgestellten Zeichenvorrat verständliche Gleisbilder entwickelt werden können, wenn auch einige Wünsche, wie die nach der Farbe oder nach den fehlenden Ecken in den schrägen Verbindungen zwischen den Zeichen, offen bleiben. Das kann nur mit Farb- und Vollgrafiksystemen gelöst werden, die einen wesentlich höheren Aufwand erfordern und sicher deshalb dem Elektronikamateur meist nicht zur Verfügung stehen.

1



2



1 Foto eines Bildschirmbildes mit Gleisbildmuster, fotografiert von 31er Bildröhre (Combivision). Die Gleise 11 – 12 – 13 und 18 – 19 sind untenliegend.

2 Betriebszustand des Gleisbildmusters mit fahrenden Zügen von Gleis 2 nach Gleis 3, in Gleis 11 und in Gleis 13, mit einem anfahrenden Zug in Gleis 15 und einer in Gleis 7 stehenden Wagengruppe.

Fotos: Verfasser

Dipl.-Ing. Gerhard Wiedau, Berlin
Dipl.-Ing. Peter Eickel (DMV), Dresden

H0-Modell des Grs „Oppeln"

In dieser Folge unserer Serie über relativ leicht zu bauende Güterwagenmodelle beschreiben Gerhard Wiedau das Vorbild und Peter Eickel das Modell eines gedeckten Güterwagens des ehemaligen Gattungsbezirks „Oppeln". Auch in diesem Heft finden Sie das entsprechende Modellfoto aus technischen Gründen auf der dritten Umschlagseite!

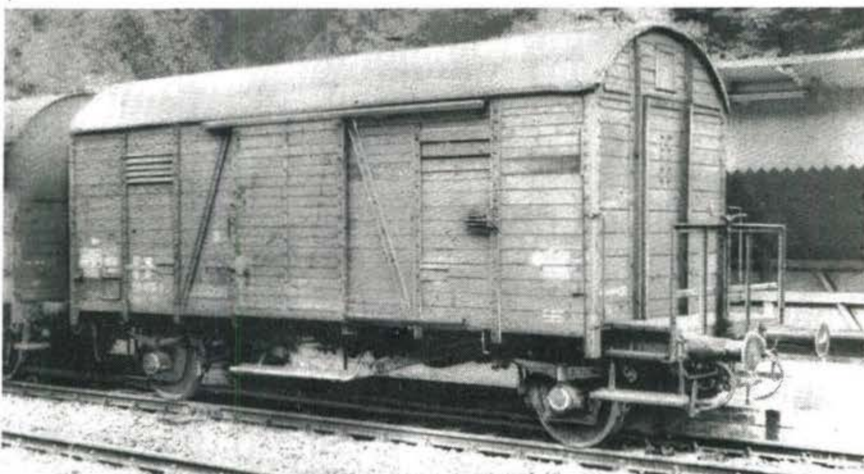
Ghs-Wagen „Oppeln"

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft entwickelte in den 30er Jahren – als Nachfolger für den Gr 20 – den gedeckten Güterwagen der Austauschbauart, den Gms 30. Er war auch unter seinem Gattungsbezirk „Oppeln" bekannt geworden. Gegenüber seinem Vorgänger verfügte er allerdings nicht mehr über genietete, sondern geschweißte tragende Teile. Am augenfälligsten ist jedoch das neue, veränderte Fahrwerk gewesen. Es war ausgelegt, um sowohl höhere Laufgeschwindigkeiten als auch bessere Laufeigenschaften zu ermöglichen. Bevor man sich im Jahre 1937 für den im folgenden besprochenen Wagen mit sechs Meter Achsstand entschied, gab es Experimente mit verschiedenen Typen gedeckter Güterwagen: dem Gehs-Wagen (7,70 Meter Achsstand) und dem Gs-Wagen (7 Meter Achsstand). Sie setzten sich aber nicht durch, weshalb insgesamt nur 1 663 Stück gebaut wurden.
Der ab 1937 hergestellte Ghs-Wagen des Gattungsbezirkes „Oppeln" ersetzte endgültig den G-Wagen mit 4,5 Metern Achsstand. Und mehr noch: Mit 28 000 Exemplaren zählte er zu den am meisten gefertigten Wagentypen. Schon allein deshalb empfiehlt er sich geradezu als ein Modell für jeden Güterzug!
Rund 25 % dieser Wagen wurden mit Handbremsen geliefert. Solche Wagen unterschieden sich gegenüber Wagen ohne Handbremsen durch ein längeres Fahrgestell. Außerdem weisen die Nebengattungszeichen „e", „h", „hh" und „r" auf weitere Abweichungen der einzelnen Bauarten hin. Später kamen die Gms dazu; diese Wagen hatten stärkere Achsen und erlaubten ein Ladegewicht *) von 20 Tonnen.
Darüber hinaus verfügten die für schnellfahrende Züge geeigneten Wagen über in Längsrichtung flacher angeordnete Federgehänge, wodurch die Radsätze besser geführt werden konnten. Die äußeren Langträger waren durch ein spitzes Sprengwerk unterstützt und die Türsäulen im ersten Seitenwandfeld neben der Tür jeweils durch Diagonalstreben verstärkt. Jede Seitenwand verfügte über eine Lade-, eine Lüftungsöffnung sowie eine 2000 mm hohe und 1550 mm breite Schiebetür. Diese Seitenwandschiebetüren hingen oben mit Kugellagern in der Türlaufschiene und wurden unten in einer Führungsschiene gehalten. Ausgerüstet hatte man die Wagen mit siebenlagigen Blatttragfedern. Diese Tragfedern waren 1400 mm lang und besaßen einen Blattquerschnitt von 120 mm × 16 mm.
Nach dem zweiten Weltkrieg wurden die Wagen vom Gattungsbezirk „Oppeln" zunächst in den Gattungsbezirk „Oschersleben" bzw. von 1951 bis 1954 in die Gattungsnummer „07" umgezeichnet.

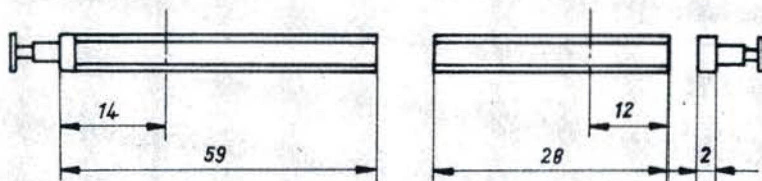
*) damalige Bezeichnung

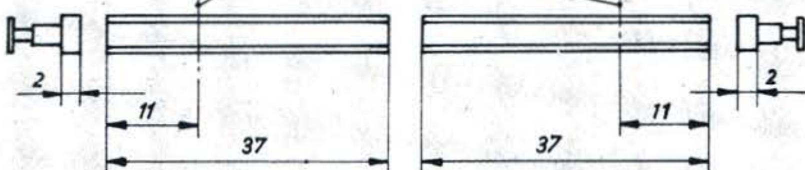
Quellenangabe
St. Carstens: „Gedeckter Güterwagen ‚Oppeln'", MIBA-Nürnberg, Heft 1/1986, S. 18ff.

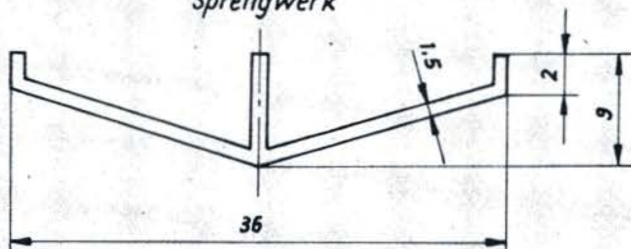
1



2

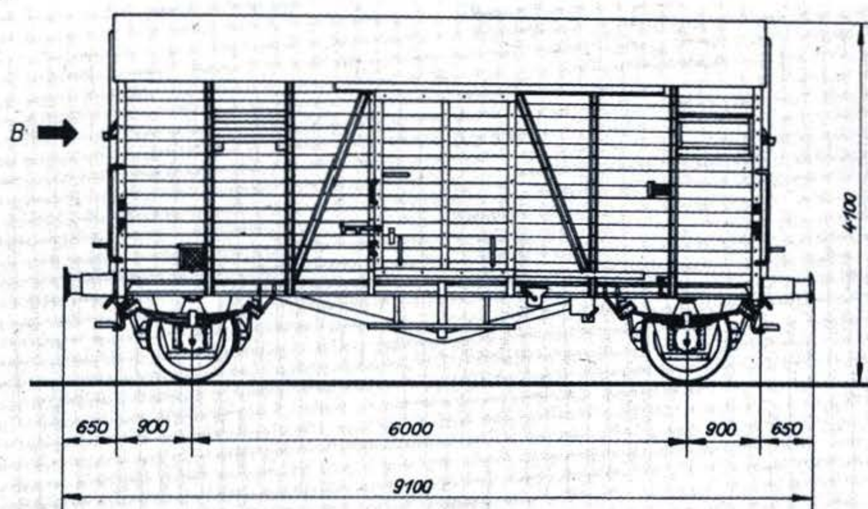






vorbild-modell

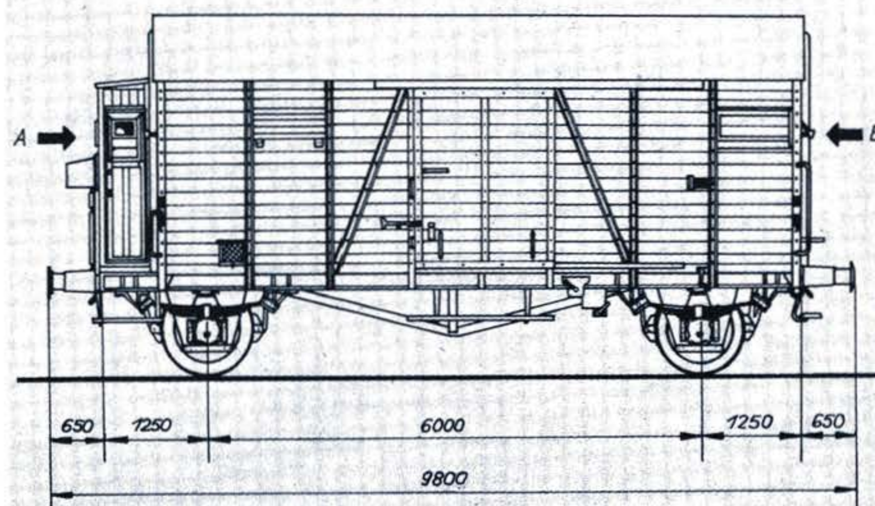
3



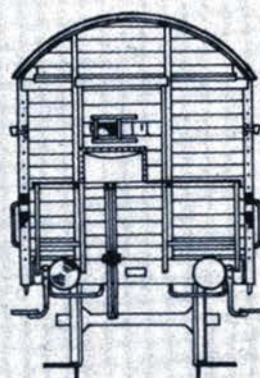
Einige technische Daten des Vorbildes:

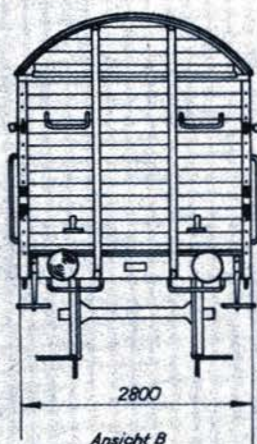
Achsstand	6000 mm
Länge über Puffer	9100 mm
Ladelänge	7720 mm
Ladebreite	2740 mm
Ladehöhe	2120 mm bis zur Höhe der Seitenwand 2845 mm bis zur Höhe des Scheitels am Dach
Ladefläche	21,2 m²
Laderaum	45,0 m³ bis zur Höhe der Seitenwand 57,0 m³ bis zur Höhe des Scheitels am Dach
Eigenmasse	11 500 kg
Lademasse	15 000 kg
Tragfähigkeit	17 500 kg

4



5





1 Er ist noch relativ häufig zu sehen: der ehemalige „Oppeln" mit Handbremse, also ohne das einst vorhandene Bremserhaus.

2 Nur wenige Veränderungen sind am handelsüblichen Fahrgestell notwendig; das erste ist auf 97 mm und das zweite auf 84 mm zu verlängern. Die Zeichnung ist unmaßstäblich.

3 Zeichnerische Darstellung des 9,10 Meter langen Ghs, wiedergegeben im exakten Maßstab 1:87.

4 Zeichnerische Darstellung des 9,80 Meter langen Wagens mit Bremserhaus; man beachte die Veränderungen am Fahrwerk; wiedergeben im exakten Maßstab 1:87.

5 Stirnansichten des Wagens mit Bremserhaus, ebenfalls im Maßstab 1:87.

Foto: U. Steckel, Berlin
Zeichnungen: P. Eickel, Dresden

Modellbauvorschlag Grs „Oppeln"

Der Bau eines Grs „Oppeln" vollzieht sich sehr einfach. Basis sind die PIKO-Modelle des gedeckten Tonnendachwagens ohne oder mit Bremserhaus (Kat.-Nr. 5/6446/010 bzw. 5/6452/010).

Zunächst zerlegen wir den Wagen vorsichtig in das Gehäuse, Fahrgestell, Ballaststück und Kupplungshalterungen. Am Gehäuse sind nur die beiden Lüftungsjalousien zu entfernen und die Bretterimitationen mit einer Nadel nachzuritzen. Ferner können die Stirnwandfenster herausgefeilt werden, allerdings waren sie nicht bei allen Wagen vorhanden. Neue Lüftungsverkleidungen (Plastestücke 11 mm × 5 mm, 0,3 mm dick, mit zwei 2-mm-Bohrungen) vervollständigen das Gehäuse.

Am Fahrgestell müssen die Trennschnitte gemäß Zeichnung ausgeführt werden; für das neue Mittelteil (16 mm bzw. 12 mm) verwenden wir ein Stück eines gleichen Fahrgestells. Nach dem Kleben und Aushärten erhält das Unterteil noch ein ebenes Sprengwerk. Da sich die Zapfen des Oberteils nun nicht mehr über den Achsmitten befinden, müssen die Achslagerbrücken mit M2-Schrauben und -Muttern fixiert werden. Von den Kupplungshaltern entfernt man die Biegelaschen und befestigt die Kupplungshalter direkt am Wagenboden mit Zweikomponentenkleber. Mit dem Ballast ist ebenso zu verfahren. Nach dem Zusammensetzen von Ober- und Unterteil ist der Wagen schon fast fertig; nur die bearbeiteten Flächen bzw. neuen Teile sind noch farblich zu behandeln.

Bei der Beschriftung steht man vor keinen großen Problemen. Mit etwas Geschick läßt sich hinter dem „Gr" noch der Zusatz „s" anbringen (Pinsel, weiße Farbe). In der Version mit Computernummer kann man darauf verzichten, da diese Anschriften ohnehin sehr klein ausfallen würden. Die Abb. auf der dritten Umschlagseite zeigt das Umbaumodell eines Grs „Oppeln" mit Bremserhaus in DRG-Ausführung.

Dietmar Marohn (DMV), Bad Berka

Das gute Beispiel

Straßen auf Modelleisenbahnanlagen

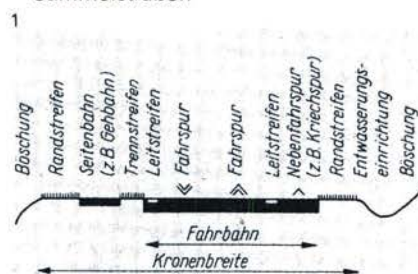
Mitunter sieht man recht gut gestaltete Modelleisenbahnanlagen, die aber für das dargestellte Thema zu groß bzw. zu klein angelegte Modell-Straßen haben. Ebenso wie Hochbauten, Fahrzeuge und Figuren müssen auch Straßen genau im Maßstab dargestellt werden. Kompromisse sollte man höchstens in der Linienführung (besonders bei der Dimensionierung der Radien von Krümmen), nicht aber bei der Querschnittsgestaltung eingehen.
Natürlich ist es nicht möglich, die gesamten Planungsgrundlagen für Entwurf und Gestaltung von Straßen in einem Artikel zu umreißen. Vielmehr sollen dem Modelleisenbahner mit diesem Beitrag die elementaren Kenntnisse über richtig dargestellte Modellstraßen erläutert werden.
Die meisten Modellbahnanlagen haben ein fiktives oder sogar reales Gebiet in der DDR zum Thema und widerspiegeln typische Eisenbahnszenen der Gegenwart. Mit rund 51 000 km klassifizierten Landstraßen und weiteren klassifizierten Stadtstraßen besteht in unserer Republik ein relativ dichtes klassifiziertes Straßennetz. Für diese Straßen gelten die nachfolgenden Angaben.
Aber auch Straßen auf Anlagen, die thematisch und zeitlich beispielsweise an die 20er Jahre erinnern, können in ihrer Dimensionierung diesen Grundlagen entsprechen.

Einführung

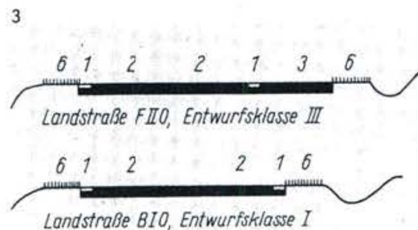
Die Landstraßen werden in der DDR in folgende Klassen unterteilt:
- Staatsstraßen 1. Ordnung
wie Autobahnen und Fernverkehrsstraßen
1. Ordnung (FIO)
- Staatsstraßen 2. Ordnung wie Fernverkehrsstraßen 2. Ordnung (FIIO)
- Bezirksstraßen 1. Ordnung (BIO)
- Bezirksstraßen 2. Ordnung (BIIO)
- Kreisstraßen (K)

Für Modelleisenbahnanlagen dürften im allgemeinen nur Staatsstraßen 2. Ordnung, Bezirks- und Kreisstraßen infrage kommen und sollen deshalb im folgenden näher betrachtet werden.
Die Stadtstraßen der DDR sind wie folgt unterteilt:
- Hauptverkehrsstraßen
(in Großstädten – Hauptverkehrsstraßen
1. Ordnung wie Stadtautobahnen und
- Hauptverkehrsstraßen 2. Ordnung)
- Verkehrsstraßen (in Großstädten mit Stadtbezirken – Verkehrsstraßen
1. Ordnung und – Verkehrsstraßen
2. Ordnung)
- Sammelstraßen

1



3





die Breiten der Querschnittselemente siehe Tab. 7

- Anliegerstraßen

Auch hier dürften den Modelleisenbahner in der Regel nur Verkehrs-, Sammel- und Anliegerstraßen interessieren. Eine wichtige Ausgangsgröße für den Entwurf von Straßen (und damit auch von Modellstraßen) ist neben der erwähnten Straßenklasse, die sich aus der Thematik der Modelleisenbahnanlage ergibt, die Entwurfsklasse.

Ausgangsgrößen

Die Entwurfsklasse berücksichtigt als wichtigen Einflußfaktor für die Gestaltung von Landstraßen die Geländebeschaffenheit und mögliche Beschränkungen bei der Entwurfsbearbeitung durch die vorhandene Flächennutzung (beispielsweise Bergmassive, Täler, aber auch schon vorhandene Bahnkörper der DR) bei einer entsprechenden mittleren Längsneigung (Tabelle 1). Auf Modelleisenbahnanlagen wird die Kategorie I bzw. III (aufgrund der größeren Straßenlängsneigung durch beengte Platzverhältnisse) überwiegen. Die Entwurfsklasse ergibt sich ebenfalls aus der Thematik der Anlage bzw. aus den vorhandenen Platzverhältnissen. Sie bildet die Grundlage für die Querschnittsgestaltung von Landstraßen. Die Querschnittsgestaltung von Stadtstraßen unterliegt anderen, nicht näher zu erläuternden Prämissen.

2

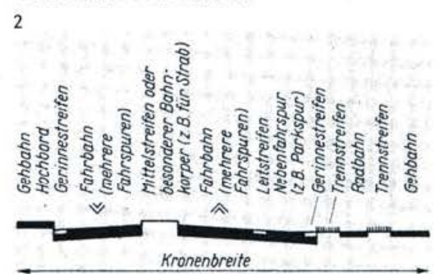


Tabelle 1: Einstufungsmerkmale für Entwurfsklassen

Geländekategorie	mittlere Längsneigung	Baubeschränkung	Entwurfsklassen
Flachland	< 2 %	gering	I
		mittel	II
		bis mittel	
Hügelland	2 ... 4 %	häufig	
Bergland	> 4 %	mittelhäufig	III

Tabelle 2: Planungsquerschnitte für zweispurige Landstraßen (Maße in Millimetern)

Entwurfsklasse	Nenngröße	Breite der Fahrbahn FIIO	BIO	BIIO	K
I	H0	92	86	74	69
	TT	66	62	54	50
	N	50	47	40	38
II	H0	86	80	69	63
	TT	62	58	50	46
	N	47	44	38	34
III	H0	74	69	63	57
	TT	54	50	46	42
	N	40	38	34	31

Tabelle 3: Fahrspurbreiten in Stadtstraßen (Maße in Millimetern)

Straßenklasse	Nenngröße	Fahrspurbreite Richtwert	Mindestwert
Verkehrsstraßen	H0	37	34
	TT	27	25
	N	19	19
Sammelstraßen Anliegerstraßen	H0	34	32
	TT	25	23
	N	19	17

Tabelle 4: Breiten für Nebenfahrspuren (Maße in Millimetern)

Nebenfahrspur	Nenngr.	Richtwert	Mindestwert
Kriechspur	H0	40	34
Verzögerungsspur,	TT	29	25
Einfädelungsspur			
Beschleunigungsspur	N	22	19
Parkspur	H0	29	23
Haltespur	TT	20	17
	N	16	13

Tabelle 5: Breiten von Leit-, Gerinne-, Trenn- und Mittelstreifen (Maße in Millimetern)

Streifenart; Straßenart	Breite H0	TT	N
Leitstreifen; Landstraßen	5	4	3
Leitstreifen, Gerinnestreifen; Verkehrs-, Sammel- und Anliegerstraßen	3	2	1
Trennstreifen; Landstraßen	≥ 11	≥ 8	≥ 6
Trennstreifen; Stadtstraßen	≥ 11	≥ 8	≥ 6
Mittelstreifen; Landstraßen	≥ 22	≥ 16	≥ 12
Mittelstreifen; Stadtstraßen	≥ 11	≥ 8	≥ 6

Tabelle 6: Breiten von Seitenbahnen (Maße in Millimetern)

Seitenbahn	Mindestbreite H0	TT	N
Radbahn	11	8	6
Gehbahn; Landstraßen	11	8	6
Gehbahnen; Anliegerstraßen bzw. im Stadtaußengebiet	22	16	12
Gehbahnen: Verkehrs- und Sammelstraßen bzw. im weiteren Stadtgebiet	33	24	18

Tabelle 7: Breiten der in Abb. 3 angegebenen Querschnittselemente (Maße in Millimetern)

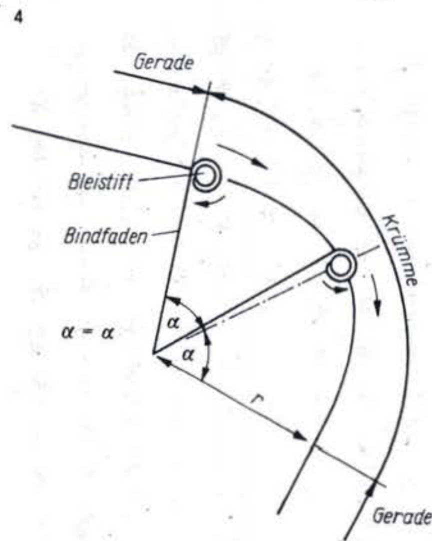
Nr.	Querschnitts-element	Nenn-größe	FIIO	BIO	Verkehrs-straßen	Anlieger-straßen
1	Leitstreifen	H0	5	5	3	3
		TT	4	4	2	2
		N	3	3	1	1
2	Fahrspur	H0	37	43	34	32
		TT	27	31	25	23
		N	20	24	19	17
3	Kriechspur	H0	34	–	–	–
		TT	25	–	–	–
		N	19	–	–	–
4	Radbahn (einspurig)	H0	–	–	11	–
		TT	–	–	8	–
		N	–	–	6	–
5	Gehbahn	H0	–	–	33	22
		TT	–	–	24	16
		N	–	–	18	12
6	Randstreifen	H0	17	17	–	–
		TT	12	12	–	–
		N	9	9	–	–
	Kronenbreite	H0	152	130	140	114
		TT	111	94	102	82
		N	83	71	76	60

Querschnittsgestaltung

Abb. 1 und 2 geben die wesentlichen Elemente des Querschnitts einer ungeteilten Landstraße bzw. einer Stadtstraße wieder. In einer Modellstraße müssen nicht unbedingt alle aufgeführten Querschnittselemente enthalten sein.

Tabelle 2 gibt die Breite einer zweispurigen Fahrbahn einer Landstraße (also den „Abstand" der beiden in Abb. 1 dargestellten Leitstreifen) in Abhängigkeit von der Entwurfsklasse für die jeweilige Nenngröße an. Die Breite einer Fahrspur einer Stadtstraße in Abhängigkeit

4



von der Straßenklasse für die jeweiligen Nenngrößen ist aus Tabelle 3 ersichtlich. In der Regel sind auf Modellbahnanlagen nur zweispurige Fahrbahnen dargestellt. Neben den regulären Fahrspuren existieren für besondere Zwecke und Situationen noch Nebenfahrspuren (Tabelle 4), auch Zusatzspuren genannt:

– Kriechspur
(an Steigungsstrecken notwendig, wenn die Geschwindigkeit verkehrstypischer Nutzfahrzeuge unter dem Einfluß der Längsneigung auf etwa 35 km/h absinkt
– Verzögerungs-, Beschleunigungs- und Einfädelungsspur
(in Knotenpunktsbereichen)
– Halte- und Parkspuren.

Meist sind sie durch Leitstreifen von den Fahrspuren getrennt. Fahr- und Nebenfahrspuren von Stadtstraßen werden mit einem Gerinnestreifen am Fahrbahnrand abgeschlossen. In Städten ist es üblich, Leitstreifen nur am Fahrbahnrand anzuordnen. Wenn die Fahrbahnen durch einen Hochbord begrenzt sind, erfüllen die Leitstreifen die Funktion des Gerinnestreifens. Die Breiten der Leit- und Gerinnestreifen sind Tabelle 5 zu entnehmen.

Soll aber eine vierspurige Fahrbahn angelegt werden, so sollten die zwei Richtungsfahrbahnen von einem Mittelstreifen mit entsprechender Breite (Tabelle 5) getrennt sein.

Ist es sogar möglich, Seitenbahnen – Gehbahnen bzw. Radbahnen (Breiten entsprechend Tabelle 6) – anzuordnen, so müssen diese durch Trennstreifen (Breiten siehe Tabelle 5) von der Fahrbahn abgeteilt sein. In Städten kann man ggf. auf den Trennstreifen verzichten.

Dabei ist zu beachten, daß diese Werte vor allem für die nach den 20er Jahren errichteten Straßen gelten. In vielen historischen Städten mit z. T. mittelalterlichen Grundrissen unterschreiten unter anderem Gehbahnen wie auch andere Elemente der Straße mitunter erheblich die gegenwärtig geforderten Mindestbreiten.

Beispiele zur Querschnittsgestaltung

Eine wichtige Frage ist, wann man eine Landstraße als FIIO, BIO, ... und wann man eine Stadtstraße als Verkehrs-, Sammelstraße, ... einordnet. Beim Vorbild hängt die Beantwortung dieser Frage vom Gesamtsystem des Land- bzw. des entsprechenden Stadtstraßensystems und der Bedeutung der jeweiligen Straße im System ab. Was in der einen Stadt eine Sammelstraße ist, kann in einer anderen Stadt eine Verkehrsstraße sein. Der Modelleisenbahner ist da weniger an Klassifizierungen gebunden, ja er kann sich mitunter seine Straßenklasse aussuchen. Aber die Proportionen der einzelnen Straßenelemente müssen gewahrt bleiben. So erhält eine Straßenbahnlinie in einer Sammelstraße keinen eigenen Bahnkörper, der diese in zwei einspurige Richtungsfahrbahnen mit überbreiten Rad- und Gehbahnen teilen würde!

Auf Abb. 3 und in Tabelle 7 sind einige typische Straßenquerschnitte vorgestellt.

Linienführung

Der komplizierteste Teil der Linienführung beschäftigt sich mit der Konstruktion von Krümmen (allgemein als „Kurven" bezeichnet). In der Regel besteht eine Krümme aus einem Übergangsbogen, der aus verschiedenen Gründen vorhanden sein muß und Gerade mit Kreisbogen verbindet, sowie Kreisbogen, dem wieder ein Übergangsbogen folgt. Die Konstruktion dieser Trassierungselemente ist sehr aufwendig und ohne geeignete Hilfsmittel und Tabellenbücher nur schwer durchführbar.

Klaus-Dieter Schubert (DMV), Dresden

Elektrokarren in Nenngröße H0

Da es gegenwärtig im Handel keinerlei Modelle zur Ausgestaltung von Bahnsteigen (E-Karren, Bahnsteigwagen u. ä.) in allen Nenngrößen gibt, machte ich mir Gedanken, auf möglichst einfache Weise Elektrokarren selbst herstellen zu können. Damit sollen auch die weniger Geübten angeregt werden, verschiedene E-Karren selbst zu bauen.
Als Material bevorzuge ich Messingblech, da es gute Stabilität gewährleistet und ich damit die meisten Erfahrungen gesammelt habe. Die Teile werden untereinander verlötet bzw. geklebt. Es wäre auch denkbar, andere Materialien zu verwenden bzw. das Modell in einem anderen Maßstab zu bauen.
Ich verwendete folgende Materialien (alle Maße in Millimetern):

Teil 1	Grundrahmen	Ms 0,5	37 × 12,5
Teil 2	Rahmenwange	Ms 0,5	27,5 × 5
Teil 3	analog Teil 2		
Teil 4	Frontschutz	Ms 0,25	11 × 11
Teil 5	Rückenschutz	Ms 0,5	12,5 × 10
Teil 6	Fahrschalter	Ms 0,5	19 × 1,5
Teil 7	Sitz	Plaste 1,5	5 × 4
Teil 8	Heckschürze	Ms 0,25	15 × 3,5
Teil 9	Lenkung	Ms 0,25	8 × 3
Teil 10	Batterie	Plaste (MS) 2,0	10 × 5

Für die seitlich umlaufende Schürze nutzte ich Ms-Kleinprofil 0,25 mm × 1,5 mm der AG 1/48. Dieses lötete ich in einzelnen Teilen um den Grundrahmen. Dabei ist zu beachten, daß diese Schürze und Teil 8 oben ca. 1 mm über dem Grundrahmen stehen. In die dadurch entstehende Vertiefung ist nach Fertigstellung des Karrens eine Bretterimitation aus Pappe einzukleben.
Die Räder stammen von im Handel erhältlichen „Spielzeug-Wartburgs", nur sind die Achsen zu kürzen und die bunten Räder farblich zu behandeln.
Laut Skizze ist der Karren als „Stehlenker" dargestellt. Indem man Teil 6 wegläßt, eine breitere Sitzbank einklebt und ein Lenkrad anbringt, erhält man eine modernere Version. Über diese kann man nun noch ein Führerhaus setzen, und schon läßt sich der Karren im innerbetrieblichen Transport einsetzen. Eine einfache Hakenkupplung vervollständigt das Fahrzeug.
Farbgebung:

DR	– schmutziggrau, schmutzigblau
Post	– gelb, grau
Mitropa	– weinrot
Betriebe	– grau, orange

Des weiteren kann noch eine geeignete Figur als Fahrer angeklebt werden.

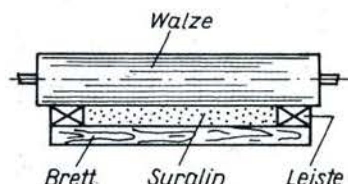
Kopfsteinpflaster im Modell

Maßstäbliches und vor allem plastisch wirkendes Kopfsteinpflaster ist nach der im folgenden beschriebenen Methode herstellbar. Man nehme zunächst einen kleinen Durchschlag (oder auch stärkere Nägel) und bearbeite dessen Spitze, bis sie der Form eines Pflastersteines entspricht. Das genaue Maß ist entsprechend der Nenngröße zu wählen (z. B. für H0 2 mm).
Mit diesem Werkzeug kann danach die Oberfläche eines Bleizylinders geprägt werden. Und zwar sollte dieser Zylinder einen Durchmesser von ungefähr 30 mm besitzen. Seine Höhe muß gleich der Breite der anzufertigenden Straße sein. Natürlich ist ein Stück Bleiwasserrohr ebenso geeignet wie ein selbstgegossener Zylinder. Anstelle von Blei kann natürlich auch Lötzinn verwendet werden.
Mit dem so gefertigten Zylinder prägen wir einen Streifen aus Suralin oder ähnlichem Material. Dazu wird der Bleizylinder leicht eingeölt und mit wenig Druck über den Suralin-Streifen gerollt. Der so geprägte Streifen ist anschließend nach Vorschrift zu härten. Solche ausgehärteten Streifen lassen sich dann auf der Anlage ebenso wie die bedruckten Kartonstreifen verwenden. Natürlich sollten sie in jedem Fall farblich nachbehandelt werden. Und noch ein Hinweis: Straßenkrümmen (Kurven) „pflastere" man nicht mit Hilfe eines Zylinders, sondern verwende einen Kegelstumpf!

B. Matzke, Delitzsch


Parallelreihen


Segmentreihen



Fortsetzung von Seite 23

Deshalb sollte der Modelleisenbahner folgendermaßen verfahren:
Stadtstraßen sind auf Modellbahnanlagen relativ kurz. Oft könnten Straßenfahrzeuge nur an Knotenpunkten (Kreuzungen) „Richtungsänderungen vornehmen". Zur Ausrundung der Knotenpunkte reicht der Zirkel aus. Soll bzw. muß im Verlauf einer Stadt- oder Landstraße eine Krümme eingebaut werden, so kann man sich mit einem kleinen Trick behelfen. Dazu sind lediglich Bleistift und Bindfaden erforderlich. Zunächst werden die „zuführende" und die „abführende" Gerade sowie der Radius „r" des Anfangs vom Übergangsbogen festgelegt. Gesetzlich verbindliche Mindestradien lassen sich im Modell selten realisieren. Daher sollte man versuchen, diese Radien entsprechend den gegebenen Platzverhältnissen so groß wie möglich zu wählen.

Nun wird der Bindfaden einige Male um den Bleistift gewickelt. Das eine Ende des Bindfadens hält man am Mittelpunkt der Krümme fest, das andere Ende wird mit dem Bleistift so bewegt, als wolle man einen Kreisbogen schlagen. Dabei wird jedoch der Bindfaden durch Drehbewegung des Bleistiftes langsam aufgewickelt, so daß sich der Radius verkleinert. Nach Passieren der Winkelhalbierenden wird der Bindfaden mit möglichst gleichem Tempo wieder abgewickelt und die Krümme mit der „abführenden" Geraden verbunden (Abb. 4). So entsteht mit etwas Geduld doch ein recht ansprechendes Bild einer Krümme, die sich harmonisch in die Gesamtanlage einfügt und keine Proportionen zerstört.

Quellenangaben

(1) G. Weise, H.-G. Wiehler: Straßenbau, Bd. 1 VEB Verlag für Bauwesen Berlin 1978
(2) TGL 11685/01 (Nov. 1976) Anlagen des Straßenverkehrs; Hauptabmessungen von Landstraßen-Querschnittsgestaltung
(3) TGL 11685/02 (Okt. 1976) Anlagen des Straßenverkehrs; Hauptabmessungen von Landstraßen-Linienführung
(4) TGL 21593/01 (Sept. 1966) Klassifizierungen von Stadtstraßen; Straßenklassen und Funktion
(5) TGL 23412/01 (Dez. 1966) Anlagen des Straßenverkehrs; Hauptabmessungen von Stadtstraßen – Querschnittsgestaltung
(6) TGL 23412/02 (Jan. 1974) Anlagen des Straßenverkehrs; Hauptabmessungen von Stadtstraßen – Linienführung



Hans-Joachim Wilhelm (DMV), Berlin

Die Neue

Freibergs Modelleisenbahner feiern ein Doppel-Jubiläum

Dieser Tage feiern die Freiberger und ihre Gäste gleich zwei Jubiläen: „800 Jahre Stadt Freiberg" und „100 Jahre Eisenbahn Freiberg–Holzhau". Schon seit Monaten laufen die Vorbereitungen auf dieses Ereignis. Dabei sind auch die Modelleisenbahnfreunde aus der Arbeitsgemeinschaft 3/27 des DMV.

Vom 5. bis 13. Juli dieses Jahres werden sie erstmals ihre neue Gemeinschaftsanlage in ihrer Heimatstadt präsentieren.

Noch vor wenigen Wochen hatte mir Winfried Liebschner, Sekretär des Bezirksvorstandes Dresden, empfohlen, diese AG einmal aufzusuchen. Das machte mich besonders neugierig, lag doch meine erste Begegnung mit den Freiberger Modelleisenbahnfreunden fast 17 Jahre zurück. Damals – die AG 3/42 stak noch in den Kinderschuhen und veranstaltete gerade ihre zweite Modellbahn-Ausstellung – waren sie mit ihrer attraktiven H0/H0$_m$-Gemeinschaftsanlage ins 40 Kilometer entfernte Erzgebirgsstädtchen Marienberg gereist und umrahmten dort den damaligen Bezirkswettbewerb des BV Dresden. Trotz hochsommerlicher Temperaturen wurde diese Veranstaltung ein voller Erfolg. Immerhin lockte ein quer über die Hauptstraße gespanntes 15 Meter langes Transparent sowohl Einheimische als auch Gäste in den Ausstellungssaal. Weitaus überzeugender mag aber die damalige Anlage der Freiberger gewesen sein. Sie war nicht nur hervorragend gestaltet, sondern ließ sich sogar den Örtlichkeiten entsprechend variieren. Eine kompatible Großanlage – dies faszinierte wirklich! Damit ist diese Idee der Freiberger sogar älter als das SMBS, das Standardisierte Modellbahn-System!

Viel wurde seitdem erweitert, umgebaut und vor allem neu geschaffen. Gerade auch das interessierte mich. Ich wollte wissen, wie es dieser Gruppe in den zurückliegenden Jahren erging. Manfred Bulnheim, Vorsitzender der AG 3/27, gab mir Antwort darauf.

Von Anfang an Baukastenprinzip

Eigentlich begann die Geschichte dieser Arbeitsgemeinschaft schon 1964. Modellbahnfreund Kaden (aufmerksamen Lesern sicher durch viele selbstgebaute Fahrzeugmodelle bekannt) hatte in jenem Jahr die Idee, durch eine Hobbyschau mit Heimanlagen Interessenten für eine AG zu finden. Das klappte, und nach einigen Veröffentlichungen in der Lokalpresse trafen sich dann ungefähr 20 Modelleisenbahner, die am 7. Februar 1965 die AG 3/27 ins Leben riefen.

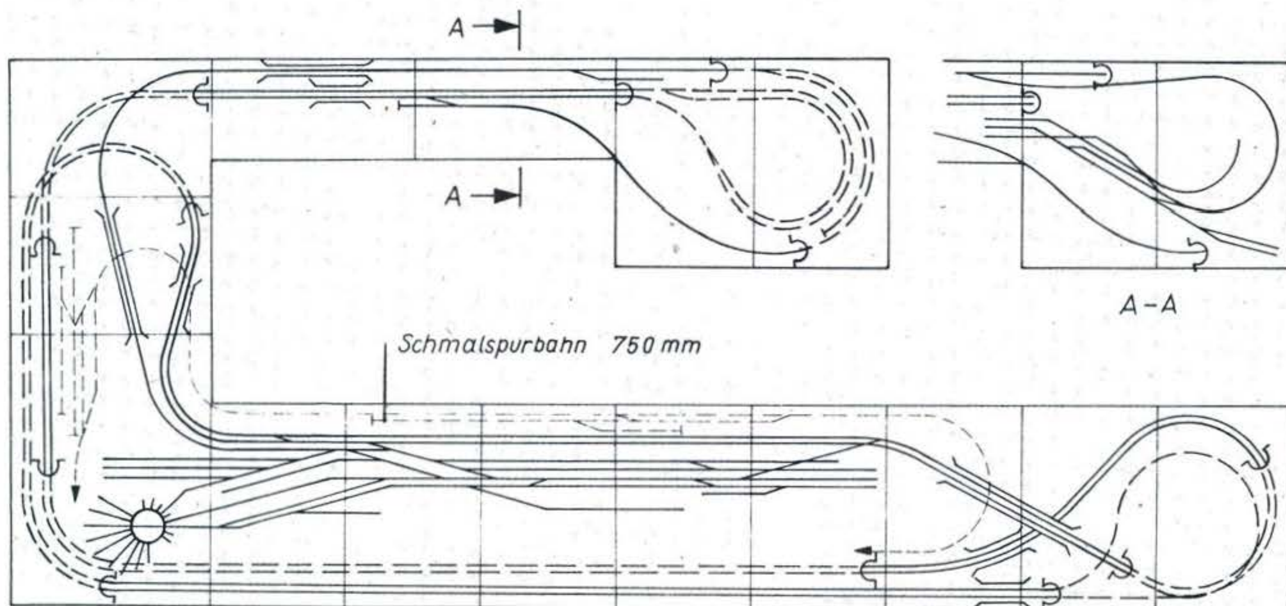
Im Verlaufe der mittlerweile 21 Jahre sind viele Freunde wieder „abgesprungen". Nur die beiden Gründungsmitglieder W. Kaden und M. Bulnheim sind noch heute dabei. Als einstige Koordinatoren haben sie auch 20 Jahre später die Fäden fest in der Hand! Dabei ist es 1965 keineswegs leicht gewesen, den geeigneten Arbeitsraum zu finden, eine Gemeinschaftsanlage in Angriff zu nehmen und vor allem eine finanzielle Grundlage zu schaffen. Weshalb in den ersten beiden Ausstellungen der 3/27 auch nur Heimanlagen zu sehen waren. Jedoch zur dritten Ausstellung (1967) zeigten sie schon eine rohbaufertige H0-Anlage. Diese bestand aus drei Rahmenteilen in L-Form und beanspruchte etwa 11 Quadratmeter Platz. Als Thema hatte sie eine zweigleisige Hauptstrecke einschließlich Schattenbahnhof und eine Nebenbahn im Mittelgebirge.

1967 gelang es sogar, einen günstigeren, größeren AG-Raum zu finden und auszubauen. Damit boten sich natürlich ganz andere Voraussetzungen. Gemäß dem Motto „Immer an der Wand entlang!" fand die AG schließlich eine recht günstige Anlagenvariante.

Und zwar begannen sie, einen mittleren Durchgangsbahnhof zu bauen, der an beiden Seiten durch gesonderte Wendeschleifen begrenzt war. Anders gesagt: eine anfangs geschlossene Anlage. Indem man beidseitig Zwischen-

1 „Diesel kontra Diesel" – letztes übernommenes Teil aus der zweiten Gemeinschaftsanlage

2 An der Wendeschleife – Burgberg mit historischer Kleinstadt; im Vordergrund ist das im Text erwähnte Wehr zu erkennen.



Gleisplan der dritten Gemeinschaftsanlage

1

2

anlage

3



4



5



6



3 Zwangshalt am Stellwerk Rauergrund

4 Im Bahnhof Bernsdorf steht der Personenzug abfahrbereit, dessen Rollwagen der Modellbahnfreund Christian Schneider baute.

5 Reges Treiben auf dem Wochenmarkt

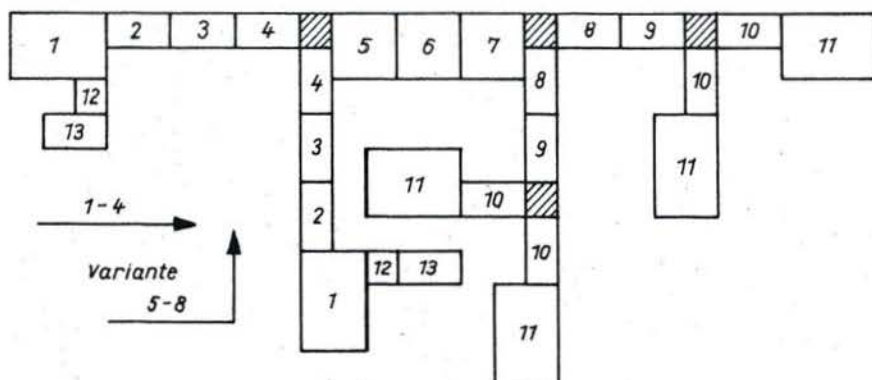
6 Die BR 86 erwartet im Bw Rammenau ihren nächsten Einsatz.

7 Aufstellungsplan (Varianten) der zweiten Anlage

8 Der Schmalspurbahnhof

9 Noch ein Blick ins Bw: Hochbetrieb an der Drehscheibe

7



8





und Eckteile einfügen konnte, ließ sich die Anlage ständig erweitern. Erkennen Sie das Prinzip des SMBS wieder? Die Freiberger verfügten alsbald über 13 Anlagen- sowie drei Eckteile. Wie abwechslungsreich man allerdings im Anlagenaufbau sein konnte, verdeutlicht die Abb. 7.

Die erste, nicht vollendete H0-Anlage konnte zu Gunsten der schon erwähnten „Baukastenanlage" in vielen Teilen weiterverwendet werden. Man mag es kaum glauben, daß die 16 Teile der zweiten Gemeinschaftsanlage in nur 18 Monaten gebaut wurden.

Leider mußte auch diese Anlage, sie fand ebenfalls beim MOROP-Kongreß 1971 in Dresden großen Anklang, aus Platzgründen weichen. Vorwiegend diente sie als Materialspender. Nur die von Manfred Bulnheim erbauten Modelle mehrerer Brücken existieren noch.

Ausstellungs-Kalender

1. 12. bis **20.** Juni **1965**	Heimanlagen
2. 12. bis 20. Februar 1966	Heimanlagen
3. 14. bis 22. Januar 1967	Heimanlagen, erste Gemeinschaftsanlage
4. 11. bis 26. Januar 1969	zweite Gemeinschaftsanlage
5. 5. bis 13. Juli 1969	dito Marienberg
6. 28. Februar bis 8. März 1970	dito Freiberg
7. 9. bis 17. Januar 1971	dito
8. 7. bis 22. August 1971	dito MOROP Dresden
9. 25. November bis 3. Dezember 1972	dito Freiberg
10. November/Dezember 1973	dito Freiberg
11. Februar/März 1974	dito Brand-Erbisdorf
12. 5. bis 13. Juli 1975	dito Bieberstein
13. Dezember 1976	dito Brand-Erbisdorf
14. Mai 1984	Hobbyschau
15. 11. bis 12. Mai 1985	dritte Gemeinschaftsanlage
16. 5. bis 13. Juli 1986	dito Freiberg

Die Neue

Die zweite H0/$H0_m$-Anlage war auf insgesamt zehn Ausstellungen zu sehen und wurde 1976 abgerissen. Zunächst sollte allerdings diese Anlage lediglich durch einen großen Bahnhof erweitert werden. Immerhin erfreute sich die zweite Gemeinschaftsanlage ja wachsender Beliebtheit! Der Wunsch, etwas Neues in Angriff zu nehmen, besiegelte aber dann letztlich ihr Schicksal. Nach 1976 kam es andererseits zu personellen Veränderungen. Neue Ideen wurden diskutiert, und alsbald mauserte sich diese neue Bahnhofsanlage zur eigentlich „Neuen". Außerdem fehlte wiederum der Platz, zwei Anlagen unterzubringen.

Aus dem Bahnhofs-Projekt wurde später

eine L-förmige bzw. U-förmige Großanlage (17 m × 1,5 m).

Diese fast 26 Quadratmeter große Anlage wird aus 14 Rahmen á 1,5 m × 1,0 m und zwei Rahmen á 1,5 m × 0,75 m zusammengesetzt. Im Gegensatz zur vorangegangenen Anlage erlauben die einzelnen Teile eine Anlagentiefe von 1,5 m, was sowohl für die Landschaftsgestaltung als auch den effektiven Lkw-Transport vorteilhaft ist. Als besonders gelungen betrachten die Freiberger die jetzt geschlossene Gestaltung mit typischen Mittelgebirgsmotiven. Dabei steht der ländliche Bahnhof Rammenau im Mittelpunkt. Aufmerksame Besucher haben bestimmt ihre Freude an diesem Motiv, denn neben dem Güterbahnhof sind vor allem die Lokbehandlungsanlagen (Bekohlung, Schlackengrube mit Aufzug), der sechsständige Ringlokschuppen und die Drehscheibe (Erbauer ist W. Kaden) besonders eindrucksvoll.
Der Bahnhof Rammenau ist außerdem Durchgangsbahnhof einer zweigleisigen Hauptstrecke (96 Meter lang), End- und Abgangsbahnhof einer eingleisigen Nebenbahn (30 Meter) und nicht zuletzt Übergangsbahnhof zu einer typisch sächsischen Schmalspurbahn (30 Meter, $H0_e$), die in Rammenau-Ost endet. Nicht minder gelungen ist der Werkanschluß an der Nebenbahn. Die Hauptstrecke ist in 13 Blockstellen unterteilt. Günstigstenfalls können bis zu zehn

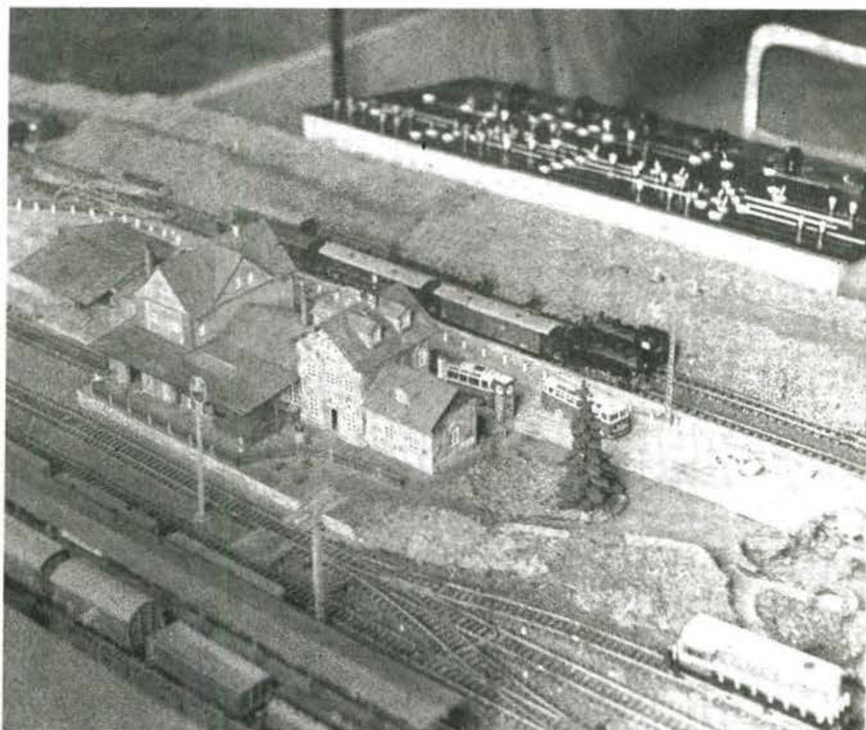
10 Teilansicht Bahnhof Rammenau mit Übergang zur Schmalspurbahn $H0_m$ (zweite Gemeinschaftsanlage)

11 Ausfahrt Nebenbahnhof „Gerbersdorf" (zweite Gemeinschaftsanlage)

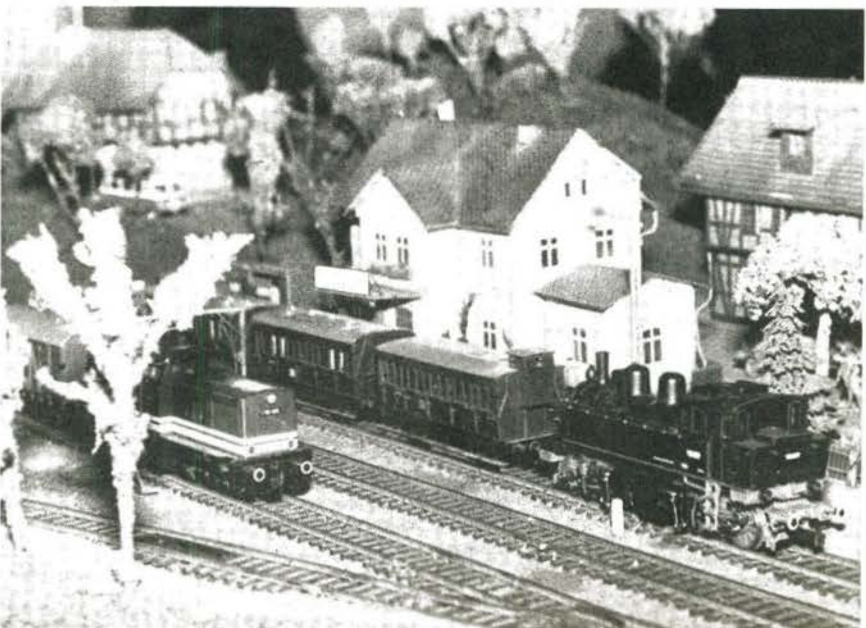
12 Besucher-Information für die Ausstellung vom 5. bis 13. Juli 1986

Fotos: Albrecht, Oschatz (1 bis 6)1 M. Bulnheim, Freiberg (8, 9, 10); K. Brust, Dresden (10, 11, 12)
Zeichnungen: M. Bulnheim

10



11



Splitter

An nationalen wie internationalen **Wettbewerben** haben folgende Freunde teilgenommen: W. Kaden (TT, H0 – mehrfacher Sieger); Manfred Bulnheim (N – mehrfacher Sieger); Manfred Reichel (TT) und Christian Schneider (H0, $H0_m$).

Höhepunkte der AG 3/27: die Ausstellungen in Marienberg (1969), anläßlich des MOROP-Kongresses (1971), Nossen (1985 – Test der 3. Anlage), Freiberg (1986). Außerdem die personelle Unterstützung beim Jubiläum „100 Jahre Radebeul – Radeburg" (1984). Gute Verbandsarbeit in den letzten Jahren, vordere Plätze im Wettbewerb des BV Dresden 1983: 3. Platz; 1984: 1. Platz; 1985: 2. Platz. Gute Zusammenarbeit mit den Arbeitsgemeinschaften 3/42 Marienberg, 3/13 Karl-Marx-Stadt, 3/85 Werdau und 3/69 Nossen. Gemeinsamer Besuch von Ausstellungen und Exkursionen zu dampfbetriebenen Strecken der DR.

Wann und wo? Die AG 3/27 hat ihre Arbeitsräume in Freiberg, August-Bebel-Str. 25. Die Freunde treffen sich jeweils wöchentlich montags zwischen 17 und 22 Uhr.



Züge verkehren; sie werden automatisch bzw. von Hand geregelt. Die einzelnen Zugeinheiten können dabei maximal 280 cm lang sein.
Natürlich täuscht das mehrfach in sich verschlungene Gleisoval eine zweigleisige Hauptstrecke nur vor, und ein Zug benötigt durchschnittlich „pro Runde" sechs Minuten. Erst später sollen die Gleise vorbildgetreu eingeschottert werden. Bisher sind auf der neuen Anlage 56 Weichen (sie arbeiten mit 24-V-Relais), 154 Gleisverbindungsstücke, zehn Entkuppler, 20 Lichtsignale, drei Schaltpulte sowie zwei funktionstüchtige Schrankenanlagen eingebaut.
Ein ganz besonderer Reiz geht allerdings von der landschaftlichen Gestaltung dieser neuen Anlage aus. Hier spürt man langjährige Erfahrungen, Wissen um Details ebenso wie die Begeisterung für das im Maßstab 1:87 nachempfundene Umfeld der Eisenbahn. Und dies verdanken die Freiberger vor allem ihrem Vorsitzenden Manfred Bulnheim. Seine unverwechselbare Handschrift mag sicher auch der Grund dafür sein, daß die Gemeinschaftsanlage so gut ankommt.
Sieben Brücken beleben die Modell-Landschaft und die handelsüblichen Gebäude (Maßstab 1:100) wurden nur leicht verändert. Selbstverständlich hat das auf Abb. 2 wiedergegebene Wehr ein Vorbild: Es befindet sich in der Nähe von Weißenborn. Die Felsen sind aus zerknülltem und in Latex getränktem Packpapier modelliert worden; die Landschaft selbst entstand in konventioneller Bauart.

Nun wieder in der Öffentlichkeit

Mit dieser Anlage treten die Freunde der AG 3/27 nach zehnjähriger Pause wieder vor die Öffentlichkeit. Angesichts der Tatsache, daß es wie in jeder AG Höhen und Tiefen gibt, scheint die wohl härteste Zeit für „Manfred Bulnheim & Co." überstanden zu sein. Trotz fehlender Eigenfinanzierung, umfangreichen Reparaturarbeiten am Unterbringungsgebäude sowie personeller Veränderungen haben sie ihre Anlage vollendet; möglich war dies nur dank einer zielgerichteten Arbeitsweise, einem Leitungswechsel und der hohen Einsatzbereitschaft aller 16 AG-Mitglieder!

Vorwiegend Zubehör

Stippvisite auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1986

Im März präsentierte sich unsere Modellbahnindustrie auf ihren Messeständen mit dem bekannten Produktionsprogramm. Zu sehen war natürlich auch das neue Spitzenprodukt, die BR 56^{20-29} aus dem

VEB PLASTICART

Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau, denn inzwischen hat sich auch international herumgesprochen, daß dieses H0-Modell sehr gut gelungen ist, was wir bereits im Heft 10/1985 andeuteten. Unser nebenstehendes Foto zeigt das sehr gut detaillierte Modell der bullig wirkenden Maschine. Wir werden dieses Modell in unserer Zeitschrift zum gegebenen Zeitpunkt noch ausführlich vorstellen.

VEB PREFO Dresden

Altbewährtes in neuem Finish – dieser Trend ist auch international üblich. Diesmal stellten die Dresdner in der Nenngröße H0 zwei weitere Varianten ihrer Y-Wagen (UIC Typ B) vor: den *grünen ČSD-Liegewagen mit Schriftzug unterhalb der Dachkante* sowie den neuen *ČSD-Liegewagen in blauer Farbgebung mit dem Piktogramm für Liegewagen.* Weitaus reizvoller mag aber für Sammler bzw. Liebhaber der Länderbahnen das H0-Modell eines zweiachsigen *Kesselwagens der „Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen"* sein. Dieser Oldtimer basiert auf dem Z52, und man darf wohl zu Recht neugierig sein, welche Modellvarianten folgen werden!

VEB Berliner TT-Bahnen

Diesmal offerierten die Berliner im Maßstab 1:120 zwei Pseudo-Neuheiten des ohnehin „neuen" offenen Güterwagens vom *Typ Eaos: einen Wagen der Schweizerischen Bundesbahnen sowie einen Eaos der DB!* Warum auch nicht, denn farblich unterschiedliche Wagenvarianten beleben wohl jeden Modell-Güterzug.

VEB VERO Olbernhau

Ob man den neuen Bausatz des erzgebirgischen Zubehörproduzenten nun wirklich als gelungen bezeichnen kann, mag dahingestellt bleiben. Gut gewollt, aber diese *für die Nenngröße TT* konzipierte Polystyrol-*Burg „Lauterstein"* (160 mm x 170 mm x 190 mm groß) fällt selbst für die Nenngröße N noch zu klein aus. Ein „Hintergrundmodell"? Über diesen Kompromiß mögen die Modellbauer selbst entscheiden ... Aber vielleicht wäre hier weniger Materialaufwand für ein vorbildgetreues H0-Modell letztendlich effektiver gewesen.



1



1 Die Güterzuglok der Baureihe 56^{20-29} setzt die hohen qualitativen Ansprüche Zwickauer Modelltriebfahrzeuge erfolgreich fort.

2 Nur im Modell zu sehen: die Burg „Lauterstein". Ihr Originalvorbild stammt aus dem 12. Jahrhundert und ist nur noch als Ruine bei Niederlauterstein zu besichtigen (KBS 427).

Fotos: A. Stirl, Berlin (1); Albrecht, Oschatz (2)

VEB Meßelektronik Berlin

Neues modernes Design und erhöhte Zuverlässigkeit widerspiegelt das neue *Netzanschlußgerät F2* für den Modellbahnbetrieb. Das NAG verfügt über eine Bereitschaftsanzeige sowie einen elektronischen Abgleich des Kurzschlußschutzschalters. Geplant sind ebenfalls Varianten für Autorennbahnen und Elektrobaukästen.

VEB GRW Teltow

Über die neuen Konsumgüter dieses Betriebes, die *Modellbahn-Steuerbausteine* berichteten wir schon im Heft 4/1986. Wir verzichten an dieser Stelle auf ausführliche Beschreibungen, denn diese sind in speziellen Beiträgen des „me" geplant.

*

Ebenfalls lohnte ein Besuch im Messehaus am Markt, wo Neues auf dem Buchsektor zu sehen war. Ausnahmsweise sei hier der Hinweis auf eine interessante Neuerscheinung aus dem Zentralantiquariat der DDR gestattet. Im Herbst erscheint der Reprint *„Merkbuch für Triebfahrzeuge DV 939, Teil Dampflokomotiven".* Das 420 Seiten umfassende Werk (Preis 105,– M) enthält mehr als 250 ausgewählte Fotos und eine bisher weitgehend inoffizielle Übersicht über den Bestand an Dampflokomotiven der DR. Ein durchaus empfehlenswerter Titel, der schon jetzt beim Zentralantiquariat der DDR, Abt. Reprint, Postfach 1080, Leipzig, 7010, bestellt werden kann.

hjw

dmv teilt mit

Arbeitsgemeinschaften

Neugründungen:
1500 Potsdam
Vors.: Ludwig Hoche, Schilfhof 18/4
8500 Bischofswerda
Vors.: Mathias Maus, E.-Thälmann-Str. 10
8600 Bautzen
Vors.: Dieter Grosche, Albert-Einstein-Str. 38, 05/15
Vors.: Alfred Simm, Stieber Straße 42
8321 Porschdorf
Vors.: Giesbert Hanewald, Nr. 12b
9360 Zschopau
Vors.: Claus Reichel, R.-Breitscheid-Str. 32
9906 Syrau
Vors.: Dietmar Eichhorn, Heinstraße 2
6219 Bad Salzungen
Vors.: Hans Sabrowski, Jac.-Wohlf.-Str. 32
6603 Elsterberg
Vors.: Heinz Arndt, Ernst-Thälmann-Str. 3
6801 Hohenwarte
Vors.: D.-Klaus Möller, Preßwitzer Str. 9
6300 Ilmenau
Vors.: Clemens Hahn, Hangeberg 12, 41–23
2754 Schwerin
Vors.: Detlef Radke, R.-Breitscheid-Str. 5
2560 Bad Doberan
Vors.: Joachim Morawietz, Am Fuchsberg 18

Sonderfahrten

Bezirksvorstand Erfurt
Sonderfahrt am 6. September 1986 von Erfurt über Bad Langensalza – Döllstädt – Straußfurt – Großheringen nach Erfurt mit den Lokomotiven 38 1182 und E 94 056, Abfahrt/Ankunft in Erfurt vsl. 7.00/17.00 Uhr. Teilnehmerpreis: Erwachsene 40,70 M; Kinder (6–10 Jahre) 22,85 M; DMV-Mitglieder 36,– M, jeweils einschließlich Imbiß und Programm. Weitere Ermäßigungen sind nicht möglich, Freifahrscheine haben keine Gültigkeit. Teilnahme von Kindern nur in Begleitung der Eltern möglich.
Getränke-, Imbiß- und Souvenirverkauf im Zug. Teilnehmerkartenbestellung **nur** per Postanweisung unter Angabe der gewünschten Karten (Erwachsene, Kinder, DMV-Mitglieder) bis zum 16. August 1986 an: DMV AG 4/70 Jena, Wilhelm-Pieck-Str. 32, Jena-Lobeda, 6902. Anmeldung von DMV-Mitgliedern bitte als AG-Sammelbestellung. Die Teilnehmerkarten werden bis Ende August zugeschickt. Eventuelle Reklamationen über nicht ordnungsgemäß erhaltene Karten können nur bis zum Fahrtantritt geltend gemacht werden.
Ausländische Interessenten haben die Möglichkeit, über das Reisebüro der DDR – Generaldirektion, Berlin, 1020, Alexanderplatz 5, an dieser Fahrt teilzunehmen.

Ausstellungen

Barth, 2380 – AG 5/24
Am 28. und 29. Juni, 12., 13., 19. und 20. Juli 1986 jeweils 9–12 und 13–18 Uhr Modellbahnausstellung in Barth, Sozialgebäude der Einsatzstelle.
Gezeigt wird unter anderem die Eisenbahnfähranlage „Saßnitz", vorgestellt im „modelleisenbahner" 7/1984.
Plauen, 9900 – AG 3/5
Die Dienststelle Plauen (Vogtl.) oberer Bahnhof führt mit Unterstützung der Arbeitsgemeinschaft 3/5 anläßlich des 27. Plauener Spitzenfestes am 21. und 22. Juni 1986 eine Lokschau durch. Öffnungszeit: jeweils von 8.00 bis 18.00 Uhr (von 8.00 bis 9.00 Uhr vorzugsweise für Fotografen). Souvenirverkauf.

Bezirksvorstand Halle – Technische Kommission

Altenburger Modellbautag 1986
Am 6. September 1986 findet im Klub der Eisenbahner Altenburg ab 9.00 Uhr der bereits traditionelle Modellbautag statt. Unter anderem finden zu den Themen: Elektronik, Gießharztechnik, Gleisbau, Farbgebung, Modellbau und Frisuren, Sicherungssysteme Gesprächsrunden mit Demonstration von Lösungen aus den AGen statt. Weitere Themen ergeben sich erfahrungsgemäß. Während der Veranstaltung ist die gastronomische Betreuung gesichert.
Für Frühstück und Mittagessen wird ein Betrag von 6,50 M erhoben. Anmeldungen (bitte durch AG gesammelt) bis 15. Juli 1986 durch Einzahlen des Betrages per Postanweisung an: Otwin Schönau, Möckernsche Straße 25, Leipzig, 7022.
Änderungen sind bis 7. August möglich; danach haben nicht anreisende Arbeitsgemeinschaften die Kosten für Frühstück und Mittagessen zu tragen. Die Teilnehmer werden gebeten, eigene Exponate mitzubringen.

EHRENTAFEL

Für vorbildlichen Einsatz bei der Erfüllung der Aufgaben des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR wurden ausgezeichnet:

Ehrenmitgliedschaft
Renate Fölsch, Schwerin

Aktivist der sozialistischen Arbeit
Dr. Paul Recknagel, Erfurt
Klaus-Peter Stage, Erfurt
Gerald Zander, Erfurt
Manfred Vollmer, Gräfenroda
Ulrich Schmidt, Weimar
Peter Raasch, Magdeburg
Alexander Mossbauer, Magdeburg
Edith Satorius, Magdeburg
Gert Barche, Köthen
Wolfgang Werthmann, Hettstedt
Dr. Bernhard Herbst, Kirchmöser
Hans-Jürgen Hagedorn, Quedlinburg
Egon Jakobi, Sonneberg
Siefried Miedecke, Berlin
Margitta Ludwig, Dresden
Roland Wetzel, Dresden
Reinhard Herrmann, Thalheim
Manfred Tischer, Zwickau
Steffen Spittler, Dresden
Günter Ambos, Neustrelitz

Ehrennadel des DMV in Silber
Otmar Klotsch, Berlin
Walter Hammerschmidt, Sonneberg
Ulrich Modes, Zwickau
Alice Westphal, Schwerin
Oskar Breite, Rostock
Karl Gierhahn, Wismar
Jürgen Liebisch, Dresden
Joachim Fügmann, Erfurt
Peter Mayer, Gräfenroda
Wolfgang Mecir, Greiz
Wilhelm Kuhnhenn, Suhl
Heinz Beilke, Erfurt
Karl-Heinz Strauß, Erfurt
Hermann Schmidt, Friedrichroda
Reinhard Fiedler, Gera
Gerhard Ryssmann, Brandenburg
Walter Leddin, Brandenburg
Joachim Heine, Magdeburg
Manfred Strenzke, Thale
Christoph Rudhard, Magdeburg
Peter Sommer, Magdeburg
Werner Weske, Heudeber-Danstedt
Reinald Müller, Siersleben
Ulrich Schulz, Neubrandenburg
Horst Luther, Stralsund
Frank Stingel, Zwickau
Wolfgang Bernhard, Plauen
Reinfried Knöbel, Dresden
Peter Winter, Dresden
Karsten Flach, Dresden
Max Herberger, Gößnitz
Manfred Bulnheim, Freiberg
Karl-Heinz Kitzing, Dresden
Wolfgang Wolf, Geyer
Hans Nitzschke, Dresden
Martin Bias, Rittersgrün
Hans Zimmermann, Kreischa
Claus Schuchardt, Radebeul
Gernot Rehnert, Stollberg

Ehrennadel des DMV in Bronze
Gerhard Kürbiß, Heidenau
Lutz Rossig, Heidenau
Jörgen Lorenz, Zwickau
Andreas Benicke, Meißen
Siegfried Schuhmann, Dresden
Jürgen Hegenbarth, Dresden
Rolf Hesse, Radebeul
Wolfgang Thierbach, Karl-Marx-Stadt
Rudolf Haubold, Karl-Marx-Stadt
Arnulf Berlt, Radebeul
Bernd Fehrmann, Radebeul
Jochen Winkler, Freiberg
Volker Schmidt, Dresden
Peter Taube, Dresden
Eckard Franz, Dresden
Hans-Ulrich Puggel, Adorf
Hans-Dieter Schuhmann, Seelingstädt
Dieter Zumpe, Dresden
Wolfgang Looß, Geyer
Frank Ebermann, Dresden
Hansjürgen Meyer, Rittersgrün
Bernd Meyer, Kreischa
Hans-Peter Ring, Radebeul
Uwe Treppe, Radebeul
Dietmar Wolf, Freital
Paul Hauswald, Freital-Hainsberg
Rainer Escher, Annaberg-Buchholz
Wolfgang Kührt, Zwickau
Claus Bärthel, Aue
Jürgen Schubert, Freital
Ekkehard Greifzu, Mittweida
Werner Winkler, Dippoldiswalde
Ralf Berthold, Dresden
Gustav Kiesewetter, Oybin
Hans-Henning Schauer, Berlin
Uwe Lindow, Rostock
Klaus Rohde, Rostock
Dieter Schwanke, Schwerin
Ulrich Hoeppner, Rostock
Gerd Kapper, Schwerin
Ulf Masermann, Groß Lüsewitz
Lothar Drechsel, Güstrow
Pflegekoll. 74 1230, Berlin
Wolfgang Burmeister, Berlin
Klaus Engel, Berlin
Albert Zielinski, Berlin
Manfred Goike, Berlin
Werner Exner, Berlin
Alfred Schubert, Erfurt
Gerd Dill, Erfurt
Lutz Werner, Jena
Konrad Spath, Jena
Andreas Schaldach, Erfurt
Jürgen Eisner, Gräfenroda
Thomas Pferner, Gotha
Klaus Wohlfahrt, Eisenberg
Michael Kegel, Greiz
Manfred Schwarz, Sömmerda
Detlef Hager, Sömmerda
Wilfried Meyer, Bad Frankenhausen
Wolfgang Schwarz, Erfurt
Klaus-Ulrich Franz, Weißenfels
Hans-Jürgen Schwedler, Suhl
Horst Gerlach, Kaltennordheim
Klaus Künzel, Erfurt
Reinhard Zeyß, Erfurt
Mathias Sterzing, Friedrichroda
Fritz Kleine, Pößneck
Frank Pilz, Heiligenstadt
Reinhard Arlt, Ohrdruf
Hans Tonndorf, Jena
Gerd Schröder, Erfurt
Hilmar Ritterhaus, Magdeburg
Axel Erxlebe, Salzwedel
Holger Haberecht, Salzwedel
Frank Schubert, Thale
Ralf Wallisch, Zerbst
Ralph Weske, Heudeber-Danstedt
Dietmar Vetter, Köthen
Günter Stankalla, Hettstedt
Klaus Ziesenhenne, Thale
Ralf Schaper, Magdeburg
Georg Jablonski, Köthen
Klaus Scholz, Köthen
Wolfgang Schütte, Stendal
Axel Barby, Magdeburg
Norbert Gilardoni, Magdeburg
Veronika Holländer, Zerbst
Harald Wasserroth, Brandenburg
Klaus-Peter Jähn, Brandenburg
Roland Spott, Wernigerode
Dieter Hinz, Putbus
Thomas Rupp, Saßnitz
Frank Steinbach, Eberswalde
Bernd Wüstemann, Neubrandenburg
Wolfhard Noack, Greifswald
Walter Bauchspieß, Stralsund

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat – wer braucht?" Hinweise im Heft 6/1984 beachten.

6/1 Biete: H0, BR 64; 80; VT 135; versch. Güterwagen; „Pionier- und Ausstellungsbahnen"; „MS Spree"; Taschenbuch „Dampflokomotiven"; „Unterwegs durch die Jahrtausende"; Eisenbahnkalender 1982, 1984, 1985. Suche: „Probstzella – Sonneberg und die BR 95"; in Nenngr. N; BR 55; Dampfloktriebwerke (außer BR 65); Wagenachsen; 4achs. Personenzugwagen von „technomodell"; Rollfahrzeuge von HERR.

6/2 Biete zum Tausch: H0, BR 01^5; 23; 24; 50; 52 kon.; 64; 75; 80; 81; 84; 89; 130; 135 m. Beiw.; 137; 137 DRG; versch. Lok- u. Wagenteile; Personenzug- u. Güterwagen. „Reisen mit der Dampfbahn"; „BR 44"; Eisenbahn-Jahrbuch 1981, 1984; „modelleisenbahner" 1952–1985 einzeln od. kompl. Jahrg.; Bücher aus d. Reihe Verkehrsgeschichte; „Die Überschienung der Alpen"; „Glasers Annalen"; VERO-Kataloge u. a. Suche: H0, BR 01 Altb.; 05; 18; 23; 38; 42; 52 m. Wanne; 58; 62; 78; 92; 93; 94; 96; Triebwg.; ETA, vierachs.; Eiskühlwagen; Spezialgüterwagen; $H0_m$ u. $H0_e$; Straßenbahn u. a. sowie „modelleisenbahner" 1952–1954; „Das Signal" 1–5 u. a.

6/3 Biete: H0, BR 23; 50; 55; $G8^1$; 24; 01 504; 64; 75; 80; 86; 89; 52 Kon.; 110; 118; 120; 130; VT 135 (MÁV); BN 150; E 69; E 244; 91; $H0_e$-Wagen von „technomodell" und HERR; Rollböcke; „Die Windbergbahn"; „Die Überschienung der Alpen"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Die Dampflokomotive"; „Güterwagen-Handbuch". Suche: $H0_m$, Dampf-, Diesel-, Elloks; Triebwagen; 4achs. Personenwagen; DKW in N; „Schmalspurbahnen in Sachsen"; „Historische Bahnhofsbauten"; „Die Selketalbahn"; „Die Spreewaldbahn"; „Sonderbauarten".

6/4 Biete: spiritusbeheizte Dampfmaschine. Suche: Märklin, Nenngr. I, (Blech), außer 1933–1945.

modell eisenbahner

anzeigen

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2

Zur Vorbereitung des Streckenjubiläums der Strecke Schöneberg (Vogtl.) – Schleiz (KBS 474) sucht das Festkomitee sämtl. Materialien u. Unterlagen zur Geschichte der Strecke. Bereitstellung nach Vereinbarung. Zuschriften an: Steffen Niedergesäß, 6554 Mühltroff, Pestalozzistr. 10 a

---

Suche Straßenfahrzeuge H0 ESPEWE. Biete Modellbahn H0, 500,– M, Eisenbahnliteratur, Modellautos H0, 300,– M. Dirk Guder, 5320 Apolda, Kl.-Gottwald-Str. 4, PF 2270

Suche „Die Modelleisenbahn" Bd. 2, 3, „Reisen m. d. Dampfbahn", „Ellok-Archiv", „Steilrampen ü. d. Thür. Wald", „Lexikon Modelleisenbahn", HERR-Lok, Personen- u. Rollwagen. R. Böttger, 9047 Karl-Marx-Stadt, Otto-Hofmann-Str. 12

Suche für Nenngröße N, BR 55, zu kaufen. H. Kneisel, 9920 Oelsnitz, Adolf-Damaschke-Straße 95

Suche für Spur S Loks, Wagen u. Schienen, in H0 E 63, E 46 und E 7001 oder SNCF. Biete BR 120, BR 185, E 44, E 69 und BR 24. Zuschriften an: O. Wolf, 8222 Rabenau, Markt 7

Suche f. N BR 55, BR 110, BR 132 sowie Bahnübergang. H.-J. Helbig, 1820 Belzig, H.-Heine-Str. 6

Suche Pilz-Stellpulte für Momentschaltung (blau) und für Dauerstrom (rot), „Die Brandenburgische Städtebahn". E. Schramm, 1950 Neuruppin, K.-Marx-Str. 20

Suche in TT BR 35, BR 65, auch defekt bzw. Einzelteile sowie „me" Jahrg. 1–30, Dampflok-Archiv 1–3. Annette Gebauer, 1162 Berlin, Scharnweberstraße 11

Suche Tauschpartner Spur 0 und 00. Kleine-Möllhoff, 7570 Forst, Brigittenweg 6

Suche „me" Jahrgänge 1984 und 1985 sowie Heft 7 und 11/1983, weiterhin Eisenbahn- und Modellbahnliteratur aller Art. Andreas Witschetzky, 8812 Seifhennersdorf, Albertstr. 9

Suche ält. Kfz.-Modelle 1:87 (Robur, S 4000, B 1000, Busse, Tatrazugm., Tieflader, Bagger, Raupe u. a.), Kauf oder Tausch gegen Eisenb.-Lit., Liste anfordern. Huck, 6502 Gera, K.-Matthes-Str. 91

Kaufe Lokschilder H0 E 11/42. Simon, 4020 Halle, Wielandstr. 29

Suche Straßenbahnfahrpläne ab 1980 (auch ältere) sowie Informationen über Straßenbahnbetriebe. Zuschr. an: Gust, 1500 Potsdam, Schopenhauerstraße 44

Suche für Modelleisenbahn H0 Drehscheibe oder Schiebebühne, Hinweise bzw. Zeichnung mit Maßangaben. Gotthard Dost, 9610 Glauchau, Am Feierabendheim 1

Suche „me" Heft 1 u. 7/84, Heft 5 u. 6/85 sowie „Dampflok-Archiv 2", BR 42 H0, auch defekt. Zuschriften an: Erhard Richter, 7580 Weißwasser, W.-Pieck-Str. 48

Suche „me", Jahrg. 1952–79; 7, 8, 10, 11/81, Straßenbahn-Archiv Band 1, 2, 3, „Dampflok BR 01", „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985". Sponholz, 1254 Schöneiche, Am Zehnbuschgraben 9, PF 18–82

Suche Maßangaben, Skizzen, Fotos und Informationen von BR 76, VT „Ruhr", dreiteilig, TGV der SNCF, Niagara-Loks der NYC, auch leihweise. K. Scheidler, 1160 Berlin, Plönzeile 21

Biete H0 BR 106, BR 86 sowie „Eisenb.-Jahrb. 1965", 1970–78. Suche im Tausch H0 BR 24, 75, 89. Dr. H. Krippendorf, 5084 Erfurt, Nonnenrain 2

Suche „Straßenbahn-Archiv 2". Biete Modellbahn-Kal. 82–86, Modellbahn-Elektronik, T 334 m. Ersatzgehäuse (TT), 25,– M. Rolf Opitz, 8270 Coswig, Dr.-Otto-Nuschke-Str. 6 a

---

Suche Schienenmaterial u. Loks der Spur S. Werner, 8600 Bautzen, Wilthener Straße 8

Suche H0 BR 24, BR 38 (Eigenb.), BR 44 (Eigenb.), BR 91, BR 64, letzte Ausführung. M. Ehlert, 8251 Semmelsberg, Nr. 27

Suche Lokomotiven u. roll. Material Nenngr. H0, $H0_e$, $H0_m$. Angebote schriftl. an: H. Rieger, 8600 Bautzen, O.-Nagel-Str. 68

Suche „Bahnland DDR", Fotos d. BR 95 u. Steilrampe Tharandt m. Dampfl. Angebote an: P. Bleth, 8223 Tharandt, Pienner Straße 25

Biete „BR 01", „Dt. Eisenb. 1835–1985", „Bayr. Bahnhof", „Schmalspurb.-A.", „Muldenthal-Eisenb.", „Schmalspurb. zw. Spree-Neiße", „Müglitztalb.", „Eisenb.-Jahrb. 1983". „Dampfl.-A. 4", „Straßenb.-A. 3", „Selkeltalb.", „Dampflok." (Slovart), „me" 66–67. Suche „BR 44", „me" 52–62, Eisenb.-Jahrb. 63, 64, 66, 69, 70, 71, 73, 74, „Reisen Schmalspurb." u. ä. Literatur; Neuerscheinung 86. St. Schubert, 9620 Werdau, B.-Brecht-Str. 21

Biete BR 01^5, BR 55, BR 75 sä. V 100, BR 120, E 11, BR 244, BR 211, VT 70 DB, VT 04 DB, BR 185 DR, DB, DRG, ausf., LAAS, Draisine, SKL (Marienberg), Personen- u. Güterwagen in H0. Suche BR 17, 93, 44, 57, 74, T 3, 39, 98, bad. 75, 78, 89 005, 24 074, 64 389, 80 028, in H0 (alles Eigenbau). R. Maiß, 9294 Penig, K.-Liebknecht-Str. 18

Biete in Spur S, 2mal R 80, R 24, Ellok, 12 Waggons, umfangreiches Gleismaterial, in H0 Straßenbahn u. Beiwagen u. Fahrleitung. Suche in H0 BR 23, 38 (Eigenb.), 42, 52, 64, 80, 84, 89, 91. Kurt Adam, 9250 Mittweida, Talsperrenstraße 9

Biete BR 01 und BR 44. Suche „Glasers Annalen" Band 1900 bis 1919 und Band 4 ab 1943. S. Ahnert, 9270 Hohenstein-Ernstthal, Weinkellerstraße 30

Biete „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985". Suche „Schiene, Dampf und Kamera", „Dampflok-Archiv 3". Dietz, 2520 Rostock 21, Dr.-Nic-Stang-Straße 24

Biete BR 23, 50, 80, 64 Gützold, E 44 alt, 200 V u. E 46. Suche BR 106 gelb, 91, 84, 56, ETA 38, 44, 89 Sächs., W. Unger, 9273 Oberlungwitz, R.-Koch-Straße 24 c

---

Biete in TT: 16 Loks, 100 Güterwagen, 18 Personenwagen, 250 neue Gleisstücke, 40 Weichen, 4 DKW, 2.200,– M. Suche ähnl. Material in H0, nur Tausch. J. Lindner, 7400 Altenburg, E.-Mäder-Straße 39

Modelleisenbahner (Mechanikerrentner) übernimmt Restaurierung und Anfertigung von Fahrzeugen und Zubehör ab Baugröße H0. J. Wieduwilt, 7101 Wachau, An der Hohle 4

Biete umfangr. roll. Mat. H0 u. Lit., Liste anfordern. Suche Dampfloks H0, roll. Mat. TT (bes. E 70, 4achs. Güter-, Silo-, 3- u. 4achs. Rekowagen), BR 44, ME-Kal. 61–67, 71, 74–81, „me" 52, 53, 54, 1, 2, 3, 12/55, 56, 1, 2/57, 4, 11/68, Spur S roll. Mat. u. elektr. Zubeh. R. Forster, 9900 Plauen, Straßberger Straße 58

Biete „me" Jahrg. 1955–59 im Tausch gegen BR 55 Nenngr. N. Fritzsche, 9412 Schneeberg, O.-Grotewohl-Ring 6 D.

Biete in H0 BR 89, 95, BN 150, Laas, „Eisenbahnwagen", „100 Jahre Flöhatalbahn", in 0 und I Märklin. Suche in H0 BR 84, Gehäuse, BR 84, „Steilrampen über den Thür. Wald", „Von Sonneberg nach Probstzella", „Schmalspurbahnen in Sachsen", „BR 01", „BR 44" u. a. Erhard Rietz, 8020 Dresden, C.-D.-Friedrich-Str. 7 B

Biete Transpress-Bücher. Suche H0-Figuren mit Geräten sowie H0-Auto von ESPEWE vor 1972 und anderen Herstellern. Angebote an: K. Windt, 4020 Halle, Baumweg 91

Biete in H0 BR 03; 95 u. a., „me", Eisenbahn-Literatur. Su. in TT BR 50, 40 „me", „Schiene, D. u. Kamera". Liste anfordern. Fahnert, 3120 Wanzleben, Goethestr. 34

Biete „Eisenb.-Jahrb. 85", „Die Dampflokomotive", „Dampflok-A. 1", „Ellok-A.", „Müglitztalbahn", Suche „Dampflok in Glasers Annalen 1931–1943", Sonneberg-Probstzella, Fotos der BR 01/01.5, auch Kauf. D. Hentzschel, 8250 Meißen, Korbitzer Str. 9/27-06

Verkaufe Schiffsmod. Müritz mit 2 (4) Kanal dig., prop. Funkfernsteuerung, Ersatzbaugr. u. 4fach NC-Ladegerät f. 1500,– M. Weber, 5230 Sömmerda, Fichtestr. 6 a

---

Verkaufe „me", Jg. 11–30, 221 Hefte, nachf. Hefte sind nicht vorh.: Jg. 11/4, 5, 6, 11; Jg. 12/2, 3, 5, 10; Jg. 13/7, 8, 9; Jg. 15/2, 3; Jg. 18/8 u. Jg. 25/3; Abgabe mögl. geschl., 150,– M. Wohlleben, 6406 Steinach, Eichhornsgasse 61

Verkaufe „me" 2/60, 1/69, 9–12/69, 2/70, 5/70, Gegenw. ohne 6/78 u. 8/78, nur komp., 165,– M u. Modellbau 7/79, 2/81, 5+6/81, 8/81 – Gegenw. nur kompl., 40,– M. Schollbach, 1220 Eisenhüttenstadt, Otto-Grotewohl-Ring 35

Verkaufe H0-Anl., 1,35 m × 2,20 m, 12 Weichen, 5 Loks, viel Zubehör, 430,– M. Peisker, 6821 Etzelbach, Nr. 3

Verkaufe H0-Mat., 24 Loks, Wagen, F 21, Pilz Gleismat. u. viel div. Zubeh., zus. 1600,– M; Dampfmasch. Doll u. Cie, Bj. 1927, m. Zubeh., 1000,– M. Jörg Israel, 8701 Schönbach, Lochbergstr. 1

Verkaufe H0 BR 01, 03, 41, 52 u. div. Personenwagen, kompl., 490,– M; Sammlg. Eisenbahnliteratur, kompl., 750,– M; alles neuwertig. J. Ilgner, 1034 Berlin, Bersarinstr. 61, Tel.: 4 39 77 29

Verkaufe H0-Modellbahnanlage, reizv. Landsch., 2gls. Hauptstr. u. Nebenstr., 20 Weichen, 4 m², kompl., m. Gleisbildstellpult, für 850,– M. Göhring, 5320 Apolda, G.-Schumann-Straße 47

Bernd Blickensdorf: „Die Thüringerwaldbahn", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1986, 168 Seiten, 220 Abb. eine Tab., 13,80 Mark

Erstmals in der seit 1979 einheitlich erscheinenden Reihe TRANSPRESS VERKEHRSGESCHICHTE ist ein Titel herausgekommen, der sich mit dem Thema Straßenbahn beschäftigt. Ein durchaus lobenswerter Schritt, denn auch dieses Verkehrsmittel hat es verdient, in jener Form gewürdigt zu werden. Daß dabei zunächst ein Buch über die sehr bekannte und beliebte Thüringer Waldbahn den Anfang macht, ist sicherlich kein Zufall. Die sehr bewegte und keinesfalls junge Geschichte dieses Betriebes ist so vielfältig, daß jeder an der historischen Entwicklung des Schienenverkehrs interessierte Leser voll auf seine Kosten kommt.
Zunächst kann man einer Einladung zur Mitfahrt in der „Waldbahn" folgen. Dabei werden Bahnanlagen, Betriebsführung, aber auch die Landschaft beschrieben. Im daran anschließenden Abschnitt sind die Verkehrsverhältnisse in und um Gotha geschildert. Kaum bekannt dürfte sein, daß Gotha zu den ersten fortschrittlichen Städten des ehemaligen Deutschen Reiches zählte, in denen es eine elektrische Straßenbahn gab. Bis auf die Straßenbahn der Gemeinde (nicht Stadt!) Lichterfelde bei Berlin fuhren bis 1894 lediglich in Halle, Gera, Dresden und Frankfurt (Main) „Funkenkutschen".
Doch bereits um die Jahrhundertwende sollte ein großzügig angelegtes Überlandstraßenbahnnetz im damaligen Herzogtum Gotha mit dem Ausgangspunkt der gleichnamigen Residenzstadt entstehen. Bevor jedoch die ersten Arbeiten begannen, verstrichen noch Jahre. Kurz vor dem ersten Weltkrieg erst begannen sie an der Trasse Gotha – Tabarz mit dem Abzweig nach Waltershausen. Mehr war von den einstigen Projekten nicht übriggeblieben. Durch den Beginn des ersten Weltkrieges wurde der Bau eingestellt und erst Ende der 20er Jahre aus zahlreichen Gründen weitergeführt. 1929 wurde die Waldbahn in Betrieb genommen. Der heutige VEB Thüringer Waldbahn und Straßenbahn Gotha ist ein Nahverkehrsbetrieb mit gesicherter Perspektive. In weiteren Kapiteln werden der Betriebsablauf, die technischen Anlagen ebenso detailliert beschrieben wie die Werkstätten, der inzwischen wieder reaktivierte Güterverkehr und der Fahrzeugpark. Die Fakten gehen weit über das hinaus, was – und das war ja auch das Ziel dieser Veröffentlichung – im Straßenbahn-Archiv 4 geboten wird. Einige Abschnitte jedoch hätten flüssiger geschrieben werden können. Wünschenswert wären auch noch weitere historische Fotos, sie sind im Verhältnis zu den Aufnahmen „Jetztzeit" etwas zu kurz gekommen. Dennoch kann dieses Buch wärmstens weiterempfohlen werden.

Wilfried Mengel

Günther Feuereißen: „Reisen mit der Schmalspurbahn", transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1985, 144 Seiten, 141 Abb., Ganzleinen, 39,80 Mark

Der den Eisenbahnfreunden besonders durch sein Buch „Reisen mit der Dampfbahn" bekannte Autor Günther Feuereißen, hat durch den kürzlich vom transpress-Verlag herausgegebenen Bildband" Reisen mit der Schmalspurbahn" eine weitere interessante Lektüre für diesen Leserkreis hinzugefügt.
Neben einem geschichtlichen Abriß über die Schmalspurbahngeschichte in Deutschland beschreibt er überwiegend die in der DDR durch Regierungsbeschluß langfristig zu erhaltenen Schmalspurbahnen. Heute gibt es in der DDR noch 13 Schmalspurbahnen mit einem Streckennetz von rund 280 Kilometer Länge. Sieben Bahnen dienen dem Reise- und Güterverkehr, zwei nur dem Reise- und drei nur dem Güterverkehr. Alle Schmalspurbahnen sind in die Lösung der Transportaufgaben der Deutschen Reichsbahn einbezogen.
Die Zurückverlegung von Transporten vom Kraftverkehr auf die energetisch wesentlich günstigere Eisenbahn hat sich auch positiv auf die Entwicklung des Streckennetzes der Schmalspurbahnen der DDR ausgenutzt. So wurden z. B. Teile der Schmalspurstrecke Oschatz – Mügeln – Kemmlitz rekonstruiert und die Selketalbahn auf der alten Trasse von Straßberg nach Stiege wieder mit der Harzquerbahn verbunden.
Fahrzeugausstellungen anläßlich des 150jährigen Bestehens der deutschen Eisenbahnen und Streckenjubiläen, wie z. B. im Jahre 1983 die Strecke Freital–Hainsberg – Kurort Kipsdorf, beweisen immer wieder das steigende Interesse der Öffentlichkeit an den erhalten gebliebenen Schmalspurstrecken unseres Landes.
Die Deutsche Reichsbahn hat im DMV viele aktive Freunde der Eisenbahn gefunden, die in ihrer Freizeit mithelfen, das Schmalspurnetz der DDR zu erhalten und den Traditionsbetrieb auf den Touristik- und Museumsbahnen zur Freude und Entspannung vieler Interessenten mit Erfolg durchzuführen. Damit leisten sie zugleich einen wesentlichen Beitrag zur Erhaltung technischer Denkmale in unserer Republik.
Die qualitativ guten Farbaufnahmen spiegeln sehr lebensnah den Betrieb auf unseren Schmalspurstrecken wider. So machen die Abbildungen von der Harzquerbahn auf dem Titelfoto und die von der Preßnitztalbahn bei Wolkenstein auf dem Rücktitel des Schutzumschlages dem Leser auf den Inhalt des Buches neugierig.
Viele gelungene interessante Fotodetails der lieben alten Dampflok, der Baureihe 99, des Wagenparks, der Hochbauanlagen und der immer wieder verblüffenden Streckenführungen in landschaftlich reizvoller Umgebung sind wertvolle Zeitdokumente auch für künftige Generationen. Gleichzeitig sind sie Anregung für den Leser in der vor uns stehenden Urlaubsperiode wieder selbst einmal auf Entdekkungsreise zu gehen. Unternehmen Sie wieder einmal eine Fahrt mit einer unserer beliebten Schmalspurbahnen, vergessen Sie dabei Ihre Kamera nicht, denn es gibt ja so viele lohnenswerte Motive.

Manfred Neumann

Bayer, R., Sobek, G.; Der Bayerische Bahnhof in Leipzig, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1985, 176 Seiten, 172 Abb., 8 Tabellen, 13,20 Mark

Die geschichtliche Darstellung eines Kopfbahnhofes, noch dazu des ältesten, noch heute im Betrieb befindlichen, dürfte nicht ganz einfach gewesen sein, erfordert doch eine solche Arbeit ein überdurchschnittlich umfangreiches Quellenstudium. Schließlich bilden der Bahnhof und die sich anschließende Strecke eine im Zusammenhang zu betrachtende Einheit. Daß eine solche Aufgabe mit Erfolg lösbar ist, bewiesen die Autoren mit einem weiteren Band der „TRANSPRESS VERKEHRSGESCHICHTE".
Im vorliegenden Fall entstanden im Jahre 1841 zunächst Teile der Strecke nach Hof in Bayern, während zum Standort des Bahnhofes in Leipzig noch keine Entscheidung gefallen war. Schließlich fiel die Wahl 1842 auf das Gelände vor dem Windmühlentor, etwa zwei Kilometer vom damaligen Dresdener Bahnhof entfernt.
Als Architekt konnte Christian August Eduard Pötzsch gewonnen werden, der die Stadt Leipzig bereits um so manches repräsentative Bauwerk bereichert hatte. Hier nun war jedoch Pionierarbeit zu leisten, denn was waren schon fünf Jahre Erfahrungen im Errichten von Bahnhöfen deutscher Eisenbahnen, die kaum mehr als hölzerne Hallen und Schuppen waren! Umso höher ist das Verdienst des Baumeisters Pötzsch, der im Buch entsprechende Würdigung findet, einzuschätzen, einen Bahnhof für künftige Verkehrsumfänge in architektonisch großzügigem Stil klarer Linien und bemerkenswerter Weite entwickelt zu haben, der beispielgebend für ähnliche Projekte war. Noch heute beeindrucken die Relikte der Anlage den Betrachter. Allzuvieles ging im Bombenhagel verloren.
Nicht zu kurz gekommen ist bei allem – wie eingangs bemerkt – die Geschichte des Streckenbaues. Hierbei wurden ein weiteres Mal die imposanten Brükkenbauten über das Göltzsch- und Elstertal in Wort und Bild gewürdigt.
Lebendig ist das Werden des Bahnhofes an Hand zahlreicher Originaltexte aus Akten und anderen Quellen dargestellt, illustriert durch zeitgenössische Fotos sowie Ansichtskarten und immer wieder durch Seitenrisse und Ansichten der einzelnen Bauten.
Nachfolgend findet der Leser eingehende Schilderungen zur Verkehrsentwicklung und zu den notwendigen Fahrzeugen.
Ebenso interessant sind die Mitteilungen aus den Verkehrsplanungen späterer Jahre, z. B. die Absicht, den Bayerischen Bahnhof mit dem Hauptbahnhof durch eine Untergrundbahn zu verbinden. Vielfältige Bemühungen um Erhaltung wie auch Beseitigung des Bahnhofs in den ersten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts geben Einblick in städtebauliche Probleme und Interessen, die der zweite Weltkrieg schließlich rücksichtslos verdrängte.
Im Rahmen des Wiederaufbaues nach dem Kriege stellte der Bahnhof weiterhin ein wichtiges Glied im Verkehrsnetz der DDR dar. Es ist noch heute Ausgangs- und Endpunkt für Reise- und Güterzüge. Schon 1978 fiel die Entscheidung zur Rekonstruktion des Bahnhofs.
Die reichhaltigen Fotos bereichern den Inhalt ungemein, auch wenn nicht in jedem Falle ein unmittelbarer Zusammenhang zum Text auffindbar ist. Diese Tatsache ist jedoch dem Wert des Werkes nicht abträglich. Tabellen, Übersichten, Lokomotivverzeichnis bieten dem Statistiker viel Material. Eine Zeittafel läßt die Geschichte im Zeitraffertempo nacherleben, und die Anmerkungen wie auch das Quellenverzeichnis regen an zu weiterem Studium. Alles in allem: ein lesenswertes Stück Eisenbahngeschichte, das Eisenbahnfreunden und gleichermaßen Stadthistorikern Neues bieten dürfte.

Rolf Lühmann

Autorenkollektiv: „Straßenbahn-Archiv 6", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1986, 248 Seiten, 220 Abb. und 46 Tab., 24,80 Mark

Nachdem Mitte vergangenen Jahres das „Straßenbahn-Archiv 4" erschien, liegt nun der Band 6 vor (Band 5 folgt 1987). Beschrieben werden in bewährter und für die Leser inzwischen gewohnter Weise die Betriebe in Brandenburg, Cottbus, Frankfurt (Oder), Halberstadt, Magdeburg, Rostock und Schwerin.
Die ebenfalls behandelten Straßenbahnen von Groß Rosenburg, Jüterbog, Schönebeck-Salzelmen, Staßfurt, Stendal, Stralsund, Warnemünde, Werder (Havel), Guben und Zerbst gehören fast ausschließlich schon viele Jahrzehnte der Vergangenheit an. Aber gerade die Beschreibungen dieser Bahnen bringen dem Leser viel Neues. Zweifellos dürfte die Pferdebahn Patzetz – Groß Rosenburg – Breitenhagen – als solche von 1884 bis 1922 beschrieben – besonderes Interesse erwecken, war sie doch der kleinste Verkehrsbetrieb mit öffentlicher Personenbeförderung auf dem Gebiet der DDR überhaupt und das noch auf 600-mm-Spur! Nicht weniger aufschlußreich sind die Angaben über die Pferdebahnen in Werder (Havel), Jüterbog, Stendal und Zerbst. Aber auch die Informationen über die noch bestehenden Betriebe sind interessant und gegenüber denen in dem 1978 erschienenen Straßenbahn-Archiv teilweise wesentlich umfangreicher und natürlich auch aktueller. Zum Teil bisher unveröffentlichtes Bildmaterial bereichert die einzelnen Beiträge. Alles in allem: Auch der sechste (eigentlich fünfte) Band des Straßenbahn-Archivs ist ein nützliches Nachschlagewerk und wird bei den Nahverkehrsfreunden willkommen sein.

Wolf-Dietger Machel

Die auf dieser Seite besprochenen Titel sind inzwischen an den Buchhandel ausgeliefert worden. Sollten Sie inzwischen vergriffen sein, bitten wir die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken zu nutzen.

Ulrich Schulz (DMV), Neubrandenburg

Preisgekröntes weiterempfohlen

Mit dem nebenstehend wiedergegebenen Modell des Stellwerks Bergheim errang Ulrich Schulz 1985 mit 89,3 Punkten einen zweiten Platz in der Kategorie C/H0. Schon auf dem ersten Blick ist zu erkennen, welche Liebe und Akribie in diesem Modell stecken. Das vollständig selbstgebaute Gebäudemodell verfügt natürlich über eine ebenso detaillierte Inneneinrichtung und hat inzwischen auf der Heimanlage Effingen einen würdigen Platz erhalten.
Im folgenden gibt U. Schulz noch einige Hinweise zu diesem Modell. – Kleinigkeiten, die es jedoch in sich haben:

Seit Jahren fertige ich meine Modell-Fenster aus ca. einem Millimeter starkem Piacryl-Material. Es wird entsprechend zugeschnitten und in die Hauswände eingepaßt. Die notwendigen Fensterrahmen lassen sich ganz einfach nachgestalten. Man ritzt sie mit einem Skalpell oder Stechzirkel in das Piacryl und füllt diese Stellen mit geeigneter Farbe aus. Nach dieser Methode können auch „geöffnete" Fenster verfeinert werden.
Jedes Bahndienstgebäude ist sowohl an das bahneigene, als auch das öffentliche Fernsprechnetz angeschlossen. Schon allein deshalb erscheint es unumgänglich, am Gebäudemodell auch die Isolatoren für freiverlegte Leitungen anzubringen. Hierfür biege man sich aus feinstem Ms- oder Cu-Draht die Halterungen für die Isolatoren. Die Isolatoren selbst deuten wir am besten mit 0,5 Millimeter langen, weißen Stückchen Isolierschlauch an, die wiederum mit einem winzigen Tropfen Zweikomponentenkleber auf dem senkrechten Schenkel der Halterung befestigt werden. Die optische Wirkung solcher Halterungen am Modell ist geradezu verblüffend!
Und noch ein Hinweis. Wer seine Gebäudemodelle ebenfalls mit einer Inneneinrichtung versehen möchte, der kann gleichzeitig für eine wirkungsvolle Beleuchtung sorgen: eine vorbildgetreue Deckenbeleuchtung. Da man dann meistens auch einen Schornstein nachbaut, bietet sich eine frapierende Lösung an. Und zwar verlegt man ausnahmsweise die elektrischen Leitungen nicht unter Putz, sondern im Schornstein. Unmittelbar unter der Geschoßdecke werden dann die Leitungen – hierfür empfiehlt sich dünner Cu-Draht – zu den Lämpchen geführt. So vermeidet man im Gebäudeinneren das unumgängliche Strippengewirr. Die Lämpchen selbst – ich verwende nur solche mit freien Anschlußdrähten (also ohne Fassung und Sockel) – lassen sich unterhalb der Decke auf kleinen Stückchen Cu-kaschiertem Leiterplattenmaterial anbringen.
Zu den Umzäunungen: Auch hierbei sollte man sich die Mühe machen und handelsübliche Zäune aufwerten. Deren optische Wirkung ist wesentlich besser, wenn die Köpfe der einzelnen Latten (in beliebiger Weise) abgeschrägt werden. Beim Vorbild dient dies dazu, das Regenwasser schneller abzuleiten. Und beim Modell verleihen sie einem Zaun erst den richtigen Pfiff!
MAMOS brachte vor einiger Zeit ein Plaste-Fahrrad in den Handel! Wem die fertigungsbedingte „Einfach-Ausführung" im Modell-Maßstab 1:87 nicht genügt, dem sei folgender Hinweis gegeben: Man biege sich aus 0,3 Millimeter starkem Ms- oder Cu-Draht Lenker und Pedale, schneide sich aus 0,5 Millimeter starkem Karton einen Sattel und verwende ein kleines Stückchen Isolierschlauch als Scheinwerfer. Wer dann seinen Drahtesel noch mit etwas Geschick, einem Pinsel sowie ein wenig Farbe auffrischt und an die Hauswand lehnt, der sollte möglichst achtgeben, denn solche Fahrräder ziehen nicht nur die Blicke auf sich!

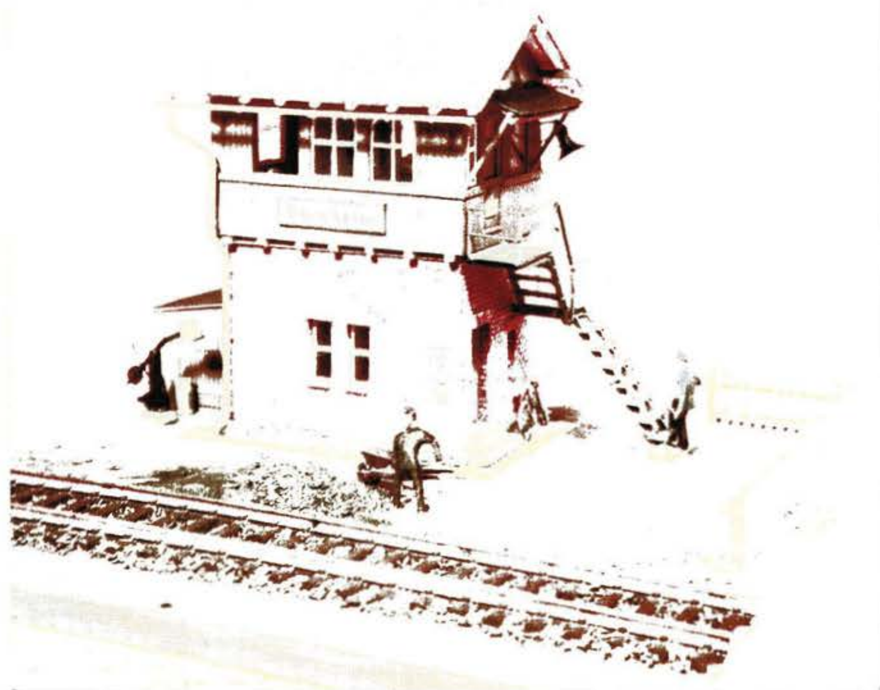
Foto: A. Grembocki, Stralsund

Mit einem Hauch Romantik

Welcher Junge ist in Gedanken wohl nicht an der Seite von Old Shatterhand und Winnetou durch den „wilden Westen" geritten? Und eigentlich haben wir doch erst über solche abenteuerlichen Geschichten erfahren, wie spannend, aber auch schwer der Siegeszug der Eisenbahn auf dem amerikanischen Kontinent gewesen sein muß! Viele erinnern sich vielleicht sogar daran, daß der Romanheld Old Shatterhand ehemals Eisenbahn-Ingenieur war. Andere schwärmen sicher vom „Big Boy" und sind begeistert von den mächtigsten Dampflokomotiven, die überhaupt jemals gebaut wurden. Natürlich gibt es auch in unserem Land zahlreiche Modelleisenbahner, die etwas mehr über die denkwürdigsten Ereignisse aus der Eisenbahnhistorie Nordamerikas sagen könnten. Bestimmt aber würden sie irgendwann anfangen, romantisch über das Abenteuer Eisenbahn zu berichten.
Dietmar Wunsch aus Mylau gehört zu diesen Freunden. Er hat sich seit Jahren diesem besonderen Thema verschrieben und sammelt praktisch alles Wissenswerte dazu. Seine $H0_m$-Heimanlage mit Motiven der 30er Jahre beweist sowohl handwerkliches Geschick, als auch den gelungenen Versuch, das typische Lebensmillieu der im Westen der USA lebenden Menschen zu zeigen. Beispielsweise hat er u. a. einen Bergarbeiterstreik nachgestaltet, wie er sich vor 60 Jahren am Rande der Rocky Mountains abgespielt haben könnte.
Keine leichte Aufgabe! Doch wie D. Wunsch meint, eignen sich solche Motive schon, um gesellschaftliche Zusammenhänge zu erfassen und auch zu verarbeiten. Dies würde eigentlich auf vielen der oftmals perfekt nachempfundenen Anlagen mit Motiven aus dem Alltag der Deutschen Reichsbahn fehlen. Zwar bedarf es eines recht umfangreichen Wissens über Wirtschaft, Geschichte und Politik, aber hilft nicht gerade dieses hohe Allgemeinwissen und der „Blick aufs Gestern", viele tagespolitische Ereignisse richtig einzuordnen?
Wer schon einmal eine umfangreiche Vitrinensammlung amerikanischer Fahrzeugmodelle bestaunen durfte (oder sogar besitzt), spürt diese Faszination. Und wem es gelingt, diese Modelle auf einer Anlage mit selbstgebauten Brücken, Gebäuden und anderen Fahrzeugen bzw. Details „erzählen zu lassen", darf sich sogar glücklich schätzen! Wie diese Aufnahme zeigt, lohnt es sich schon, die $H0_m$-Anlage von D. Wunsch zu einem späteren Zeitpunkt etwas näher vorzustellen.
hjw



Soeben befährt eine 2-6-2 der LP&SRR die neue Eisenbahnbrücke; daneben sind noch die Reste der alten Holzbrücke zu erkennen.
Foto: S. Uhlig, Dresden



Jetzt auch mit Holzfeuerung

Vor knapp einem Jahr berichteten wir in den Heften 5 und 6 ausführlich über Modellbahn-Neuheiten aus der Sowjetunion. Diese als Bausatz angebotenen Modelle in der Nenngröße H0 waren die ersten vielversprechenden Fahrzeuge, deren Detaillierung überraschte. Inzwischen gibt es eine weitere Variante des Lokmodells der Baureihe O^w, und zwar mit Holzfeuerung. Mit dem Kobel-Schornstein und der gewaltigen Holzladung auf dem Tender sieht diese Maschine sehr reizvoll aus. Im wesentlichen entspricht das Modell seinem Vorgängertyp und soll als Bausatz einschließlich zweier Wagenmodelle etwa 40 Rubel kosten. Man darf also gespannt sein, welche Neuheiten demnächst aus Kursk zu erwarten sind.

Foto: A. Stirl, Berlin

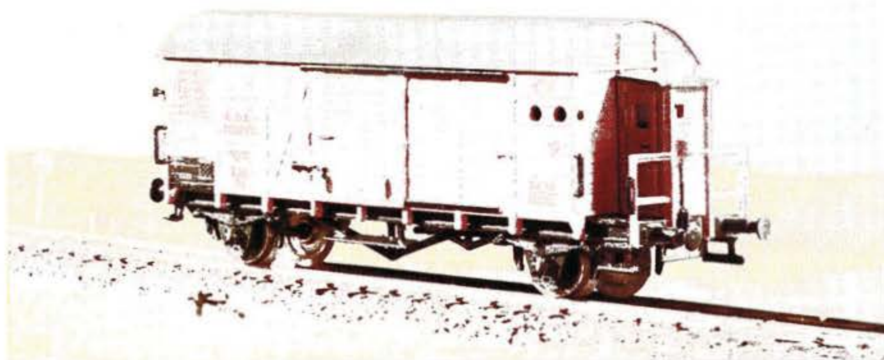


Vorbild und Modell:

Grs „Oppeln"

Auch in diesem Heft stellen wir ein Güterwagenmodell vor: den geschlossenen Güterwagen des ehemaligen Gattungsbezirkes Oppeln. Es entstand wie die in den vorangegangenen Heften beschriebenen Fahrzeuge unter Verwendung mehrerer Industriemodelle. Dieser „Oppeln" mit Bremserhaus verfügt im Gegensatz zum neuen Liliputmodell dieser Bauart über ein vorbildgetreues Fahrgestell! Bastelhinweise über das Vorbild des sehr verbreiteten Güterwagens entnehmen Sie bitte unserem Beitrag auf den Seiten 20 und 21.

Foto: A. Stirl, Berlin



Vom 5. bis 13. Juli stellt sich die AG 3/27 anläßlich der 800-Jahr-Feier Freibergs mit ihrer neuen H0-Gemeinschaftsanlage vor. Lesen Sie dazu auch unseren Beitrag auf den Seiten 26ff. Auf dem Bild: Reger Betrieb im Schmalspurbahnhof „Rammenau-Ost".

Foto: Albrecht, Oschatz

